Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses

03.04.2025

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Tagesordnung -öffentlich- 3
Vorlagendokumente
TOP Ö 1 Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP)
Sitzungsvorlage Vpl/026/2025 5
Nahverkehrsplan Nürnberg - Fortschreibung 2025 Vpl/026/2025 10
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021 Vpl/026/2025 252
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2022 Vpl/026/2025 253
TOP Ö 2 Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße
Sitzungsvorlage Vpl/014/2025 255
Sitzungsvorlage mit Beratungsfolge Vpl/014/2025 259
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2487.2.1 Vpl/014/2025 263
TOP Ö 3 Höfener Straße, Kreuzung Schieräckerstraße
Sitzungsvorlage Vpl/019/2025 264
Straßenplan 2.2523.2.1 Vpl/019/2025 268
TOP Ö 4 Projekt "Radständer für St. Leonhard und Schweinau" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick
Übersichtsplan Neues Projektgebiet Hummelstein, Gleißhammer und St. Peter Vpl/023/2025 269
TOP Ö 5 Ergebnisse des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in St. Leonhard und Schweinau
Sitzungsvorlage Vpl/021/2025 270
Entscheidungsvorlage Vpl/021/2025 273
Verortung der Maßnahmen Vpl/021/2025 276
TOP Ö 6 Klingenhofstraße (zw. Martinstraße und Kieslingstraße) und Martinstraße;
Sitzungsvorlage Vpl/022/2025 277
Straßenplan Klingenhofstraße 2.2554.2.1 Vpl/022/2025 281
Straßenplan Martinstraße 2.2554.2.2 Vpl/022/2025 282

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 03.04.2025, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP)** **hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/026/2025
2.	**Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße** **Entschärfung einer Gefahrenstelle** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/014/2025
3.	**Höfener Straße, Kreuzung Schieräckerstraße** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/019/2025
4.	**Projekt "Radständer für St. Leonhard und Schweinau" - Rückblick auf die E-Partizipation und Ausblick** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/023/2025
5.	**Ergebnisse des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in St. Leonhard und Schweinau** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/021/2025
6.	**Klingenhofstraße (zw. Martinstraße und Kieslingstraße) und Martinstraße;** **Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/022/2025

7. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 13.03.2025, öffentlicher Teil

Beschlussvorlage
Vpl/026/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fortschreibung Nahverkehrsplan Nürnberg (NVP)
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021

Anlagen:
Nahverkehrsplan Nürnberg - Fortschreibung 2025
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2022

Sachverhalt (kurz):

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg 2025 (NVP) wird der derzeit gültige Nahverkehrsplan (Fortschreibung 2017) aktualisiert. Der NVP bildet die Grundlage bei der Erteilung der Genehmigung von Linienverkehren, der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge und für die Gewährung von Zuschüssen im kommunalen ÖPNV. Die Fortschreibung ist auch notwendig, da es seit der letzten Fortschreibung in 2017 einige verkehrliche und strukturelle Änderungen in Nürnberg gab. Außerdem wurden durch den Stadtrat mit dem "Mobilitätsbeschluss für Nürnberg" wichtige verkehrliche Zielsetzungen definiert. Daraus gingen verschiedene Folgeuntersuchungen hervor ("Maßnahmenpaket 2030", "Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV"). Diese Entwicklungen werden in der vorliegenden Fassung des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

Entsprechend § 8 (3) PBefG definiert die Aufgabenträgerin, die Stadt Nürnberg, im Nahverkehrsplan die "ausreichende Bedienung" mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Im NVP ist somit der zu erbringende Mindeststandard für das Verkehrsangebot definiert. Für einen Zeitraum von fünf Jahren, bis zum Jahr 2030, sind hierzu Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, sowie Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen und die Zielvorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit des Personennahverkehrs zu beschreiben.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans baut inhaltlich in vielen Punkten auf der letzten Fortschreibung auf. Die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen wurden aktualisiert. Da die Standards für das ÖPNV-Angebot in der Fortschreibung aus 2017 bereits umfangreich aktualisiert wurden, können viele Standards übernommen werden. Basierend auf dem "Mobilitätsbeschluss für Nürnberg" und dem "Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV" wurden die betreffenden Standards hieran angepasst und entweder Grenzwerte oder Zielsetzungen für das Jahr 2030 aktualisiert. Einzelheiten hierzu sind dem Bericht der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu entnehmen.

Im Analyseteil des NVP wird das ÖPNV-Angebot in Nürnberg ausgewertet und untersucht, welche Standards erfüllt werden und bei welchen Handlungsbedarf besteht. Die Analyse zeigt, dass das bestehende ÖPNV-Angebot grundsätzlich als gut zu bewerten ist. Um die politischen Zielsetzungen zu erreichen, sind allerdings langfristig höhere Investitionen in Infrastruktur und Angebot erforderlich. Aus den Ergebnissen der Analyse wurden Maßnahmenpakete vor allem im Busbereich abgeleitet und mit Kosten hinterlegt. Diese Maßnahmen ergeben sich vor allem aus aktuellen städtebaulichen Entwicklungen. Die Maßnahmen zielen besonders auf die Verbesserung der stadtgrenzüberschreitenden Verkehre, die Sicherstellung einer

angemessenen Erschließung von Entwicklungsgebieten sowie den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur und die Beschleunigung der Oberflächenverkehre ab. Die beiden großen Maßnahmen des Ausbaus des Busangebotes in den kommenden Jahren sind die Verlängerung der Linie 47 durch die Parlerstraße bis zur Maximilianstraße und das Buskonzept West 2, welches die Anpassung des Busnetzes auf die U-Bahnverlängerung nach Gebersdorf darstellt. Beide Maßnahmen wurden mit den beteiligten Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen in Arbeitsgruppen ausgearbeitet und sind auch aufeinander abgestimmt, da sie sich an der Haltestelle Maximilianstraße teilweise überschneiden. Darüber hinaus sind als Maßnahmen die Ausbauprojekte im Straßenbahnnetz enthalten, die im Stadtrat am 11.12.2024 als "ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035" beschlossen wurden.

Mit Beschluss des "Nahverkehrsplans Nürnberg - Fortschreibung 2025" ergeben sich hinsichtlich der umzusetzenden bzw. zu prüfenden Maßnahmen unmittelbar keine Mehraufwendungen. Die verschiedenen im NVP 2025 dargestellten geplanten Maßnahmen werden jeweils als eigene Vorlage dem Verkehrsausschuss zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt. Ebenfalls wichtiger Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans ist der weitere barrierefreie Ausbau der Haltestellen und deren Priorisierung. Der Nahverkehrsplan dient somit auch als Grundsatzbeschluss für die weitere Planung barrierefreier Haltestellen. Die Herstellung der Barrierefreiheit aller Haltestellen im Stadtgebiet ist laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verpflichtend. Da es aus finanziellen und personellen Gründen aber nicht möglich war, alle Haltesteige innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist bis zum Jahr 2022 umzubauen, muss dies sukzessive erfolgen. Zu diesem Zweck erfolgte eine Priorisierung der Haltesteige. Diese Vorgehensweise lässt das PBefG zu. Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen, die nicht zusammen mit anderen Maßnahmen erledigt werden können, steht jährlich eine Pauschale von 300.000 Euro im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) zur Verfügung.

Die Fortschreibung des NVP wurde von einem umfangreichen Beteiligungsverfahren begleitet. Als Gremium zur fachlichen Abstimmung traf sich der Arbeitskreis bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Dienststellen der Stadt Nürnberg, von Interessensverbänden, der umliegenden Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen. Auch der Behindertenrat der Stadt Nürnberg wurde in den Abstimmungsprozess eingebunden.

Erforderliche Einsparungen beim Linienangebot der VAG zum Ausgleich des jährlichen Defizits sind durch einen Finanzierungsvorbehalt der Angebotsstandards textlich berücksichtigt. Mögliche Kürzungen im ÖPNV-Angebot können somit vom Stadtrat beschlossen werden, haben aber gegebenenfalls dennoch die Nichteinhaltung von als Richtwerte definierten Bedienungshäufigkeiten zur Folge.

In der Fortschreibung des NVP werden - wie angekündigt - auch Fragen aus Stadtratsanträgen beantwortet. Hierbei handelt es sich um den Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 22.03.2021 (Einführung einer Busverbindung von der S-Bahnhaltestelle "Eltersdorf" über Kleingründlach bis zur Straßenbahnendhaltestelle "Am Wegfeld") und um den Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 25.07.2022 (Schweinau: Verkehrslärm reduzieren, Linie 68 besser takten), die beide in Kapitel 7 behandelt werden.

Die Druckfassung des Berichts "Nahverkehrsplan Nürnberg - Fortschreibung 2025" geht den Fraktionen gesondert zu. Der NVP ist zudem im Ratsinformationssystem als digitale Version verfügbar.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

☒ Ja

Die Sicherstellung einer barrierefrei verfügbaren ausreichenden Bedienung mit dem ÖPNV betrifft Kinder, Jugendliche, ältere sowie sensorisch und körperlich eingeschränkte Bevölkerungsgruppen besonders

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VAG**

☒ **Ref.I/II**

☒ **Beteiligungsverfahren (AK, Verbände, etc.)**

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt den "Nahverkehrsplan Nürnberg - Fortschreibung 2025" als Grundlage für die zukünftige, mittelfristige Entwicklung des allgemeinen ÖPNV in Nürnberg und für anstehende Vergaben von ÖPNV-Leistungen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend der in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans dargestellten aktualisierten Prioisierungslisten den weiteren barrierefreien Ausbau von Bus- und Straßenbahnhaltestellen weiterzuverfolgen.

NÜRNBERG

Nahverkehrsplan Nürnberg

Fortschreibung 2025



Nahverkehrsplan Nürnberg

Fortschreibung 2025

Herausgeber
Stadt Nürnberg
Planungs- und Baureferat
Bauhof 9
90402 Nürnberg

Redaktion
Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Titelbild
Stadt Nürnberg
Robert Wunder

Druck
SAFNER Druck und Verlags GmbH
Mittelgrundstraße 24/28
96170 Priesendorf

Auflage
100 Exemplare

Nürnberg, April 2025

ABKÜRZUNGS- UND WORTVERZEICHNIS

AfV	Verkehrsausschuss
Aufgabenträger	Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Bundesverkehrswegeplan	Plan zum Neu- und Ausbau der überregionalen Verkehrswege in Deutschland (BVWP)
CSS	Customer Satisfaction Surveys
DB	Deutsche Bahn
DFIS	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
ESTW	Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH
FIS	Fahrgastinformationssystem
GNF	Gewerbepark Nürnberg-Feucht
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
infra	infra fürth verkehr GmbH
IMVG	Intermodale Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens
KIP	Kommunalinvestitionsprogramm
LSA	Lichtsignalanlage
MFD	Magnetischer Frequenzdetektor (Multifunktionsgerät für Reiseketten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
Nutzwagenkilometer	km Linienweg ohne Ein-/Ausrücken und Leerfahrten
NVEP	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleitungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QS	Querschnitt
QSS	Qualitätssicherungssystem
SÖR	Servicebetrieb Öffentlicher Raum
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StUB	Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach
StWN	Städtische Werke Nürnberg GmbH
Standardisierte Bewertung	Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Nutzen-Kosten-Untersuchung)
SVZ	Schwachverkehrszeit
VAG	Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg
VGN	Verkehrsbund Großraum Nürnberg GmbH
Verkehrsunternehmen (VU)	Das jeweils mit der Durchführung von Nahverkehrsleistungen beauftragte Verkehrsunternehmen
VZ	Verkehrszeit
ZSL	Zentrale Service- und Leitstelle
ZVGN	Zweckverband Verkehrsbund Großraum Nürnberg
ZZA	Zugzielanzeiger

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen 7

1.1. Hintergrund zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 7

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen 7

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen 8

1.4. Verkehrspolitische Zielvorgaben aus dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ 9

1.5. Befragung der Bürgerschaft 9

1.6. Gültigkeitsbereich und Betreiberstruktur 11

1.7. Vorgehensweise 12

2. ÖPNV-Konzepte 14

2.1. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg 14

2.2. NVP 2005-2010 15

2.3. NVP 2017 16

2.4. NVEP 2025+ 18

2.5. Straßenbahnausbaukonzepte 19

2.5.1. ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035 20

2.5.2. ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 22

2.6. Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ 25

2.7. Planungen Dritter 27

2.7.1. Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach 27

2.7.2. S-Bahn Nürnberg 28

2.8. Zusammenfassung 30

3. Bestandsaufnahme 31

3.1. Raumstruktur / Räumliche Gliederung 31

3.1.1. Statistische Gliederung 31

3.1.2. Örtliche Gliederung 32

3.1.3. Nahverkehrsnetzgliederung 33

3.2. Mobilitätskenngrößen 49

3.3. ÖPNV-Planungsnetz 54

3.3.1. Bestand 54

3.3.2. ÖPNV-Zielnetz 60

3.3.3. ÖPNV-Fahrgastzahlen 60

4. Qualitätsziele als Anforderung an das Nahverkehrsangebot 62

4.1. Angebotsstandards 62

4.1.1. Erschließungsqualität 62

4.1.2. Verbindungsqualität ... 63
4.1.3. Bedienungsqualität ... 65
4.1.4. Schul- und Ausbildungsverkehr ... 73
4.1.5. Veranstaltungsverkehr ... 74

4.2. Betriebsstandards ... 75
4.2.1. Schneller und pünktlicher ÖPNV ... 75
4.2.2. Sicherheit und Unfallvermeidung ... 79

4.3. Fahrzeuge & Haltestellen ... 80
4.3.1. Fahrzeuge ... 80
4.3.2. Haltestellen ... 83

4.4. Barrierefreiheit ... 86

4.5. Kundenservice ... 88
4.5.1. Personal ... 89
4.5.2. Fahrgastinformation ... 91
4.5.3. Umweltstandards / Nachhaltigkeit ... 92
4.5.4. Tarif, Vertrieb, Service, Marketing ... 92
4.5.5. Qualitätsnachweise ... 96
4.5.6. Intermodalität ... 98

5. Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarfe ... 100

5.1. Erschließungsqualität ... 100
5.1.1. Einzugsradien (Wegenetzanalyse) ... 100
5.1.2. Anbindung ans Zentrum ... 106

5.2. Verbindungsqualität ... 110
5.2.1. Erreichbarkeit und Reisezeiten (Isochronen) ... 110
5.2.2. Isochronenanalyse (Umsteigehäufigkeit) ... 124
5.2.3. Netzanalyse (Umsteigehäufigkeit) ... 128

5.3. Bedienungsqualität ... 135
5.3.1. Bedienungszeiten / Taktfolgen ... 135
5.3.2. Besetzungsgrad / Tagesauslastung ... 142
5.3.3. Pünktlichkeit ... 147
5.3.4. Zuverlässigkeit ... 149

5.4. ÖPNV-Beschleunigung ... 149

5.5. Barrierefreiheit ... 152
5.5.1. Fahrzeuge ... 152
5.5.2. Haltestellen ... 153

5.6. Kundenservice ... 164
5.6.1. Kundenzufriedenheit ... 164
5.6.2. Personal ... 165
5.6.3. Fahrzeuge & Haltestellen ... 166
5.6.4. Umweltstandards & Nachhaltigkeit ... 168
5.6.5. Intermodalität ... 169

6. Städtebauliche Entwicklung ... 175
6.1.1. Bevölkerungsentwicklung ... 175
6.1.2. Wohnraum- und Quartiersentwicklung ... 175
6.1.3. Gewerbestandortentwicklung ... 177

6.1.4. Schulentwicklung 179

7. Maßnahmen 180

7.1. Rahmenkonzept / ÖPNV Zielnetz 180

7.2. Wirkung und Bewertung von Maßnahmen 181

7.3. Bus 182

7.3.1. Buserschließung Baugebiet Wetzendorf 182
7.3.2. Buskonzept West 2 / Fürth Süd 185
7.3.3. Sonstige Maßnahmen 192

7.4. Straßenbahn 196

7.4.1. Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth 197
7.4.2. Straßenbahndurchbindung Minervastraße 198
7.4.3. Straßenbahnausbauprogramm 2035 199

7.5. ÖPNV-Beschleunigung 200

7.6. Maßnahmen Dritter 201

7.7. Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur 205

7.7.1. Bushaltestellen 205
7.7.2. Straßenbahnhaltestellen 207
7.7.3. U-Bahnhöfe 210

7.8. Weiterentwicklung intermodaler Angebote 210

8. Linienbündelung 213

9. Fazit 217

Abbildungsverzeichnis 219

Anlagen 221

6

1. Grundlagen

1.1. Hintergrund zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Der Stadt Nürnberg kommt als Aufgabenträgerin die Aufgabe zu, ihre Bürgerinnen und Bürger mit einem ausreichend guten öffentlichen Personennahverkehr zu versorgen.[1] Vor dem Hintergrund einer sich stetig entwickelnden Stadt verändern sich die Rahmenbedingungen der Nahverkehrsplanung kontinuierlich. Entsprechend ist die Nahverkehrsplanung ein ständiger Prozess, bei dem die Planungsgrundlagen fortwährend aktualisiert und weiterentwickelt werden müssen.

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist ein wichtiges Instrument des Aufgabenträgers, um Ziele zu formulieren und mittelfristige Maßnahmen zur strategischen Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV-Angebots zu definieren. Der Nahverkehrsplan definiert zudem das Mindestmaß an Art, Umfang und Qualität des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bei der Vergabe von Linienkonzessionen und Zuschüssen wird der Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde als Grundlage einbezogen. Er bildet damit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in Nürnberg.

Für die Entwicklung mittelfristiger Maßnahmen im Rahmen des Nahverkehrsplans wird ein Betrachtungszeitraum von etwa fünf Jahren herangezogen, so dass vorwiegend Maßnahmen im Busverkehr Bestandteil sind. Derzeit gilt in Nürnberg der am 14. Dezember 2017 vom Nürnberger Stadtrat beschlossene „Nahverkehrsplan Nürnberg – Fortschreibung 2017“ (NVP 2017), der nun erneut fortgeschrieben wird.

Zur Planung der langfristigen Entwicklung und Optimierung des Schienennetzes in Nürnberg – also des U-Bahn- und Straßenbahnnetzes – dient der „Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+“ (NVEP 2025+), der Maßnahmen mit einem Prognosehorizont bis 2025 formuliert. Darauf aufbauend wurden im Rahmen des „ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030“ die Planungen zum Straßenbahnnetz weiter konkretisiert (vgl. Kapitel 2).

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2013 wurde sowohl die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes verbindlich[2] als auch das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV festgesetzt.[3] Zudem sind nach in Kraft treten und Auslaufen der Übergangsfrist der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße öffentliche Verkehrsleistungen grundsätzlich im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zu vergeben. Der

[1] PBefG § 8 Abs. 3: Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig.
[2] PBefG § 8 Abs. 3: Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.
[3] PBefG § 8 Abs. 3: Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Nahverkehrsplan mit seinen Anforderungen an das Verkehrsangebot in Form von Rahmenvorgaben und Zielen (Qualitätskriterien) bildet hierfür die Grundlage (vgl. Kapitel 3.3). Im Rahmen der letzten Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde für neue digitale Mobilitätsangebote und -dienste eine Rechtsgrundlage geschaffen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg wurde federführend vom Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg bearbeitet. In den Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden wie im PBefG gefordert frühzeitig benachbarte Aufgabenträger, betroffene Verkehrsunternehmen, die Regierung von Mittelfranken und weitere Interessenvertretungen eingebunden[4] (vgl. Kapitel 1.7).

Die im NVP 2017 formulierten Maßnahmen sind mittlerweile weitestgehend umgesetzt oder werden in Kürze umgesetzt (vgl. Kapitel 2). Mit dieser fortwährenden Optimierung des Nürnberger Nahverkehrsangebots wurden umfangreiche Verbesserungen am Verkehrsnetz vorgenommen, deren Wirkung auf die Qualität des Angebots im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg neu zu bewerten ist.

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Nach dem bayerischen ÖPNV-Gesetz (Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG) müssen die Maßnahmen des Nahverkehrsplans mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. In den Bericht aufgenommene Maßnahmen müssen auf ihre Finanzierungsmöglichkeit geprüft und demnach auch realisierbar sein. So soll vermieden werden, dass der Nahverkehrsplan eine reine Wunschsammlung bleibt, ohne tatsächliche Verbesserungen für den ÖPNV nach sich zu ziehen.

Auch am Nürnberger Haushalt gehen die Folgen der Coronapandemie und des Angriffskriegs auf die Ukraine nicht spurlos vorbei. Stetig steigende Kosten und ein nicht mehr ausreichender Verlustausgleich im Konzernverbund der Städtischen Werke Nürnberg (StWN) verändern gegenüber den bisherigen Jahren die Lage grundsätzlich – die Kosten des ÖPNV schlagen nun, anders als bisher, direkt auf den Haushalt durch. Die Gewinne der N-ERGIE reichen nicht mehr aus, um Wärmewende, Energiewende und Verkehrswende gleichzeitig zu finanzieren.

Grundsätzlich hat sich die Stadt Nürnberg mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ deutlich für die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes ausgesprochen. Der ÖPNV wird daher auch in der Haushaltsperiode 2025-2028 weiterhin einer der größten Investitionsschwerpunkte der Stadt Nürnberg sein.

So hat der Stadtrat – ergänzend zur Stadt-Umland-Bahn – zwei weitere Maßnahmen in den Haushalt aufgenommen: die Erschließung des Stadtteils Lichtenreuth und die Durchbindung von Gibitzenhof über die Minervastraße nach Finkenbrunn. Auf Seite der

[4] PBefG § 8 Abs. 3: Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

VAG mussten einige Einsparungen getroffen werden, um dort die steigenden Betriebskosten abzufedern.

1.4. Verkehrspolitische Zielvorgaben aus dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“

Mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ hat der Nürnberger Stadtrat im Januar 2021 einen wegweisenden Beschluss gefasst, um die Verkehrswende voranzutreiben. Bis zum Jahr 2030 soll der Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) für 68 % aller von Nürnbergerinnen und Nürnbergern zurückgelegten Wege genutzt werden, was bereits 2023 erreicht wurde (VAG-Umfragen). Zur Zeit der Beschlussfassung des Mobilitätsbeschlusses lag der Anteil des Umweltverbundes bei 61 %. Die Entwicklung der Zahlen kann in Kapitel 3.2 nachvollzogen werden. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet dabei die tragende Säule für eine umweltverträgliche Mobilität. Eine wesentliche Voraussetzung ist ein attraktiver und leistungsstarker Nahverkehr mit schnellen, pünktlichen und dicht getakteten Bussen und Schienenfahrzeugen.[5]

Aus dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ ergibt sich der Handlungsauftrag, das ÖPNV-Liniennetz und -Angebot weiter auszubauen und dessen Qualität zu verbessern. Entsprechend wurden zwei konkrete Folgekonzepte erarbeitet.

Das „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ beinhaltet konkrete Maßnahmen, die dem Nürnberger ÖPNV zu mehr Kapazität und Leistungsfähigkeit verhelfen sollen. Dazu gehören unter anderem zahlreiche Erweiterungen im Straßenbahnnetz und die Einführung eines Fünf-Minutentakts in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und eines 15 Minutentakts in der Schwachverkehrszeit (SVZ) für die Straßenbahn (vgl. Kap. 2.5.2). Damit das Maßnahmenpaket allerdings realisierbar ist, müssen zunächst bestehende Engpässe im Liniennetz beseitigt und zentrale Streckenabschnitte optimiert werden. Im Rahmen des „Masterplans schneller und pünktlicher ÖPNV in Nürnberg“ wurden dafür geeignete Maßnahmen ausgearbeitet. Damit Busse und Straßenbahnen schneller und unabhängiger von Störungen durch den Autoverkehr unterwegs sein können, sollen demnach unter anderem Busspuren und eigene Gleiskörper für die Straßenbahnen eingerichtet und der ÖPNV an den Ampeln bevorrechtigt werden (vgl. Kapitel 2.6).

1.5. Befragung der Bürgerschaft

In der jährlich stattfindenden Mobilitätsbefragung „Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023“[6], die von der PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH und der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) durchgeführt wird, finden sich interessante

[5] Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV in Nürnberg, September 2022.
[6] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

Ergebnisse für die künftige ÖPNV-Planung und die Akzeptanz hierzu in der Nürnberger Bevölkerung wieder.

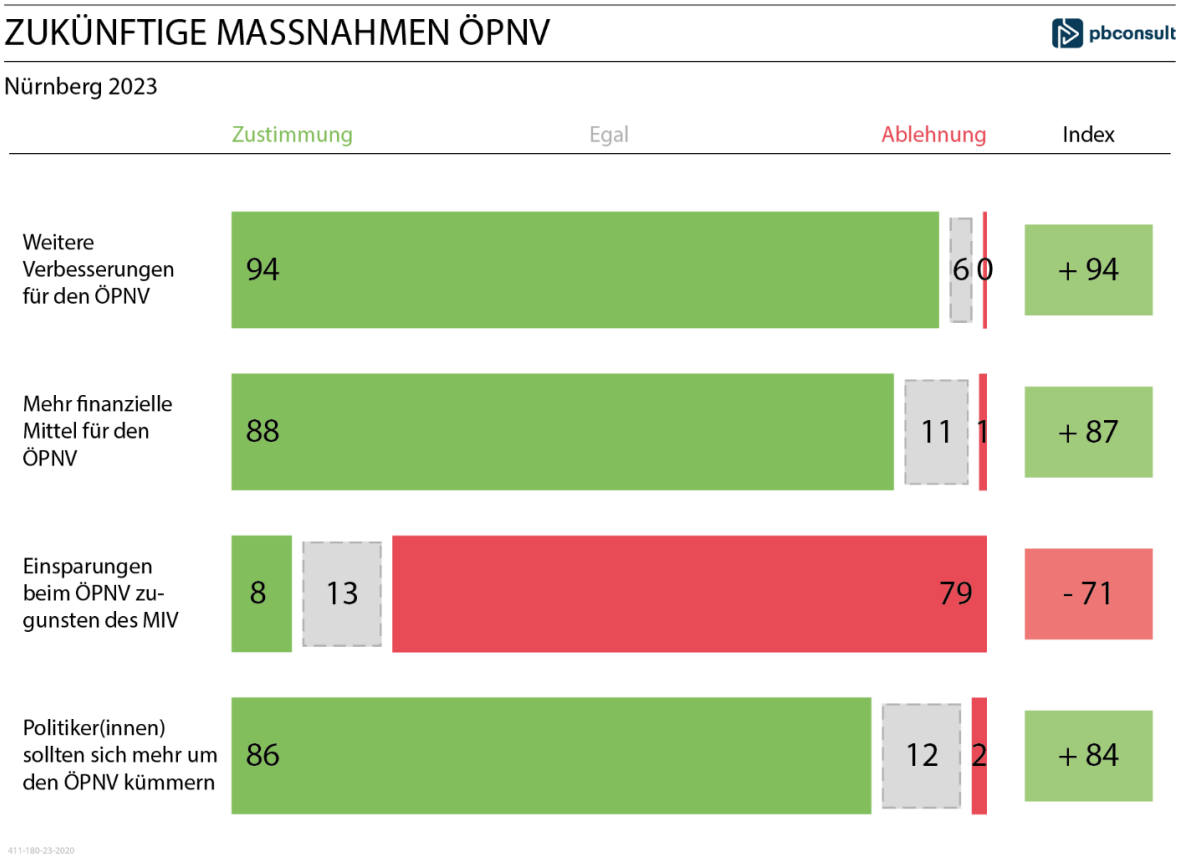


Abbildung 1: Prioritätensetzung ÖPNV und MIV in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %)[7]

94 % der Befragten wünschen sich demnach weitere Verbesserungen für den ÖPNV (s. Abbildung 1). Zugleich sind 79 % aller Befragten gegen Einsparungen beim ÖPNV-Ausbau zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Darüber hinaus fordert eine deutliche Mehrheit der Befragten, dass sich Politikerinnen und Politiker mehr um den ÖPNV kümmern sollten. Ein ähnliches Bild zeigt auch die folgende Grafik in Abbildung 2. Hieraus geht hervor, dass 93 % der Befragten eine ÖPNV-Bevorzugung vorziehen würden, wenn man sich im Zuge von Planungen zwischen einer Bevorzugung des MIV oder ÖPNV entscheiden müsste.

[7] Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

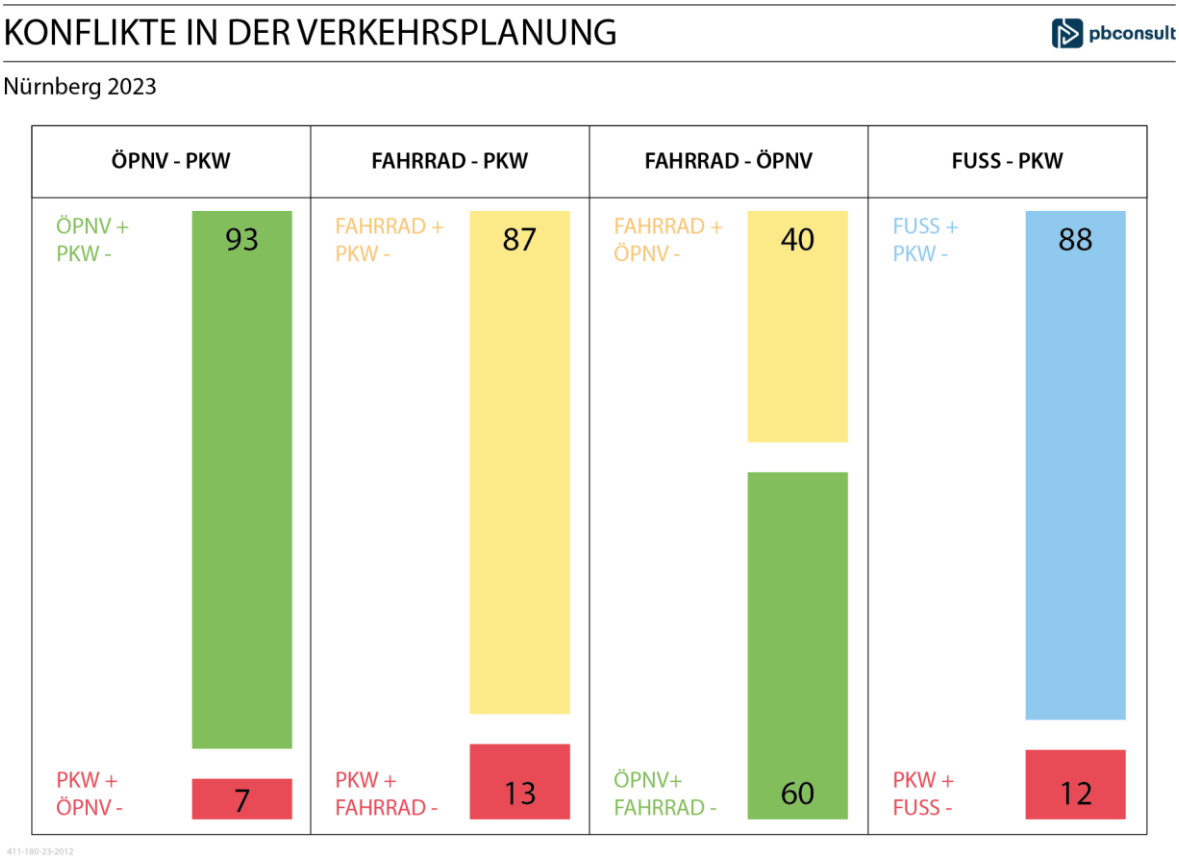


Abbildung 2: Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %)[8]

Die Befragungsergebnisse verdeutlichen den Wunsch der Nürnbergerinnen und Nürnberger nach einem attraktiveren ÖPNV-Angebot. Daraus kann ein Handlungsauftrag für die Stadt Nürnberg zur weiteren Stärkung des ÖPNV abgeleitet werden.

1.6. Gültigkeitsbereich und Betreiberstruktur

Der Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplans umfasst den Zuständigkeitsbereich der Stadt Nürnberg. Ihr obliegt als Aufgabenträgerin sowohl die Planungs- als auch die Realisierungskompetenz des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtgebiet. Entsprechend gelten die Vorgaben des Nahverkehrsplans (Qualitätskriterien) für alle im U-Bahn-, Straßenbahn-, Busverkehr und gegebenenfalls On-Demandverkehr erbrachten ÖPNV-Leistungen innerhalb des Stadtgebiets. Das bezieht auch ein- bzw. ausbrechende Verkehre ein, die durch benachbarte Aufgabenträger bestellt werden. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg wurden die benachbarten Aufgabenträger im Rahmen des begleitenden Beteiligungsverfahrens eingebunden (vgl. Kapitel 1.7).

[8] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

Die regionale Nahverkehrsplanung, also insbesondere der grenzüberschreitenden Linien, obliegt dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN), die Realisierungskompetenz jedoch verbleibt bei den jeweiligen Aufgabenträgern. Entsprechend des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes[9] wurde hierzu ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt.

Die S-Bahn- und Regionalverkehre sind als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern und werden durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) organisiert. Der S-Bahn- und Regionalverkehr ist ein wesentlicher Baustein zur ÖPNV-Erschließung und -Bedienung der Stadt Nürnberg. Aufgrund der getrennten Zuständigkeiten können Ansatzpunkte zur Verbesserung im Nahverkehrsplan jedoch allenfalls nachrichtlich dargestellt werden.

U-Bahn- und Straßenbahnverkehr werden im Stadtgebiet ausschließlich durch die städtische Tochtergesellschaft, der Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) betrieben, der Busverkehr größtenteils. Einige andere Verkehrsunternehmen betreiben stadtgrenzüberschreitende Verkehre. Dazu gehören derzeit DB Regio Bus Bayern, infra fürth verkehr gmbh, ESTW, Landkreis Roth, Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Reck Busreisen und Touristik GmbH, Schmetterling Bibertgrund GmbH, Schmetterling Regiobus GmbH und Stadtverkehr Schwabach GmbH.

1.7. Vorgehensweise

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden mit den Qualitätskriterien die Anforderungen an das Verkehrsangebot definiert (vgl. Kapitel 4). Das derzeitige ÖPNV-Angebot wurde auf die Erfüllung der Angebotsstandards hin analysiert und Schwachstellen identifiziert (vgl. Kapitel 5). Die Rahmenkonzeption bezieht städtische Entwicklungen und bereits geplante ÖPNV-Maßnahmen ein. Aus den offengelegten Schwachstellen konnten Maßnahmen abgeleitet werden, die maßgeblich zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots beitragen. Diese Maßnahmen wurden einer Nachfrage- und Kostenabschätzung unterzogen. Darauf aufbauend wurde der Maßnahmenplan für den vorliegenden Nahverkehrsplan 2025 aufgestellt (vgl. Kapitel 7).

Entsprechend den Vorgaben des novellierten Personenbeförderungsgesetzes § 8 Abs. 3 wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit einem Beteiligungsverfahren begleitet.

Als Gremium zur fachlichen Abstimmung von Einzelfragen wurde der Arbeitskreis „Fortschreibung Nahverkehrsplan“ gebildet. Dieser setzte sich aus Vertreterinnen und Vertretern der benachbarten Aufgabenträger, der betroffenen Verkehrsunternehmen, der Regierung von Mittelfranken, Zweck- und Interessensverbänden und der Verwaltung der Stadt Nürnberg zusammen. Zu Einzelthemen und –Maßnahmen wurden darüber hinaus thematische Arbeitsgruppen gebildet, um einzelne Handlungsfelder im Detail auszuarbeiten.

[9] vgl. BayÖPNVG Art. 6.

Die Anhörung des Behindertenrates der Stadt Nürnberg, der die Interessen aller in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Fahrgäste vertritt, fand im Rahmen einer eigenen Veranstaltung statt.

Allen beteiligten Aufgabenträgern, Unternehmen, Verbänden und Interessenvertretungen wurde der Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans 2025 zur Verfügung gestellt und die Möglichkeit zur schriftlichen Rückmeldung gegeben.

2. ÖPNV-Konzepte

Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die beschlossenen ÖPNV-Konzepte und deren Umsetzungsstand gegeben.

2.1. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Am 27.01.2021 wurde im Nürnberger Stadtrat mit großer parteiübergreifender Mehrheit der „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ gefasst. Durch den Mobilitätsbeschluss soll die Mobilität in Nürnberg verkehrsartenübergreifend stadtverträglich, effizient und ökologisch gestaltet werden. Hierzu sind für jede Verkehrsart Zielsetzungen formuliert. Für das Jahr 2030 strebt die Stadt Nürnberg einen Modal Split bzw. das Verhältnis von motorisierter Individualverkehr (MIV) zu Umweltverbund (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) von 32 % zu 68 % an.

Für den ÖPNV beziehen sich die Zielsetzungen thematisch vor allem auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes, die ÖPNV-Beschleunigung und die Verbesserung der Bedienungszeiten (Takt). Bis zum Jahr 2026 sollen die Straßenbahnprojekte „Lückenschluss Minervastraße“, „Verlängerung Brunecker Straße“ und „Reaktivierung Stadtparkschleife“ umgesetzt sein. Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) in Richtung Erlangen soll sich bis dahin im Bau befinden. Des Weiteren werden die im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 (Kapitel 2.5.2) enthaltenen Straßenbahnerweiterungen geprüft und geplant. Alle Haltestellen sollen bis 2030 barrierefrei ausgebaut werden. Für die Straßenbahn und wichtigen Buslinien soll es bis 2030 Taktverdichtungen geben. „Ziel ist es, auf allen Straßenbahnästen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit einen 5-Minuten Takt zu realisieren. In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende soll auf allen Straßenbahnlinien mindestens ein 15-Minutentakt angeboten werden. Bei den Buslinien soll in der Haupt- und Nebenverkehrszeit der Mindesttakt im Nürnberger Stadtgebiet von 40 Minuten auf 30 Minuten, in Gebieten hoher Nutzungsdichte auf mindestens 15 Minuten verbessert werden.“[10] Eine Taktverschlechterung soll in Zukunft nicht zulässig sein.

Ein weiteres Ziel war die Ausarbeitung eines „Masterplans schneller und pünktlicher ÖPNV“. Dieser wurde im September 2022 beschlossen und enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV (Kapitel 2.6).

Die politischen Zielvorgaben des „Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg“, des „Masterplans schneller & pünktlicher ÖPNV“ sowie des „ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030“ fließen in Kapitel 4 als Zielwerte in die ÖPNV-Angebotsstandards mit ein.

[10] Mobilitätsbeschluss für Nürnberg 2021, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg.

2.2. NVP 2005-2010

Der erstmals im Jahr 2005 beschlossene Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg wurde in zwei Etappen erarbeitet und umfasste die beiden Bände „Analyse 2003“ und „Maßnahmen 2005–2010“. Die Maßnahmen des NVP 2005-2010 wurden zwischenzeitlich größtenteils umgesetzt oder in den Folgekonzeptionen aufgegriffen.

Die Maßnahmen Busanbindung Höfles, Busanbindung U3 Nordwest, Busanbindung U3 Südwest, Buskonzept Hafen, Straßenbahn Pillenreuther Straße und Buskonzept Südost wurden bereits umgesetzt. Die Realisierung der Maßnahme Haltepunkt Buchenbühl, in Zuständigkeit des Freistaates, wird derzeit im Zuge einer Machbarkeitsstudie „AuSBauNü“ durch die BEG untersucht. Im Folgenden werden die weiteren Maßnahmen des NVP 2005-2010, die sich in Umsetzung oder in Bearbeitung befinden, kurz beschrieben.

Busverbindung Nürnberg Süd - Schwabach

Die grundlegenden Planungen zu einem Buskonzept für den Nürnberger Süden wurden am 01. April 2020 vom Nürnberger Stadtrat beschlossen. Die Planungen beinhalten unter anderem eine umsteigefreie Direktverbindung von Schwabach über Katzwang, Herpersdorf und Worzeldorf in den Nürnberger Südosten sowie neue Direktverbindungen zur S-Bahn aus den Stadtteilen im Nürnberger Süden und den Schwabacher Ortsteilen Wolkersdorf und Dietersdorf. Das Buskonzept Süd ist als modulares System konzipiert worden, so dass die Linien eigenständig und damit auch unabhängig voneinander stufenweise umsetzbar sind.

Die Linie 51 startet an der U-Bahnhaltestelle Frankenstraße und verläuft über Herpersdorf und Worzeldorf bis nach Kornburg. Die Linie 53 verbindet Schwanstetten und Kornburg direkt mit der Nürnberger U-Bahn an der Haltestelle Bauernfeindstraße. Danach führt der Linienweg weiter bis zur Meistersingerhalle. Der dauerhafte Regelbetrieb wurde durch den AfV am 22.06.2024 beschlossen. Die neue Buslinie 83 führt vom S-Bahnhof in Reichelsdorf über Krottenbach, Dietersdorf und Wolkersdorf zum S-Bahnhof Katzwang. Die Einführung der Buslinie 83 wurde als Teil der Stufe 2 des Buskonzepts Süd im Januar 2022 vom Nürnberger Stadtrat beschlossen und wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 umgesetzt. Die Abstimmungen mit der Stadt Schwabach zur Verknüpfung der Buslinie 52 mit Linienangeboten der Stadt Schwabach halten an. Nachdem die Baumaßnahme Ersatzneubau Rennmühlbrücke zu einer Vollsperrung führen wird, kann ein neues durchgebundenes Linienkonzept jedoch erst nach Abschluss der Baumaßnahme realisiert werden. Aufgrund dieser Baumaßnahme hat die Linie 83 ihren derzeitigen Endpunkt bereits am Sportplatz des TSV Katzwang. Nach derzeitigem Sachstand kommt es ab April 2025 für mindestens 18 Monate zu einer Vollsperrung der Rennmühlbrücke.

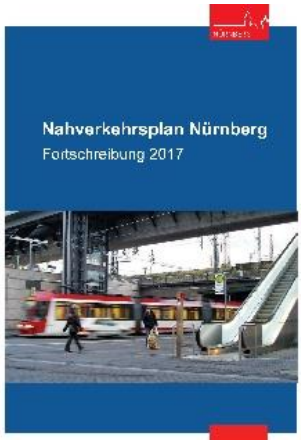
Busanbindung S-Bahnhalt Steinach

Mit dem S-Bahnhalt Steinach (Schmalau) sollte das dortige Gewerbegebiet und das Knoblauchsland an die Schienenachse Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim angebunden werden.

Das Bundesverwaltungsgericht erklärte mit Urteil vom 09.11.2017[11] den Planfeststellungsabschnitt Fürth Nord, vom 30. Januar 2014 für rechtswidrig, womit der S-Bahn-Verschwenk und damit der geplante S-Bahnhalt in Steinach zunächst nicht weiterverfolgt wird. Der gesamte Planfeststellungsbeschluss wurde nicht aufgehoben, da die festgestellten Mängel durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können. Der bereits gebaute Fürther Bogen konnte im April 2022 als Interimslösung mit Gleisen und Weichen an das Bestandsnetz angebunden werden. Damit konnten leichte Verbesserungen in der Betriebsabwicklung der S1 erreicht werden, sodass fast ein angestrebter 20 min Takt möglich ist.

Derzeit werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSBauNü)“ mögliche Maßnahmen für den Ausbau der S-Bahn-Nürnberg geprüft. Die Studie wurde vom Bayerischen Verkehrsministerium in Auftrag gegeben. Die Stadt Nürnberg hat sich gemeinsam mit der Stadt Fürth dafür eingesetzt, dass die langjährigen Forderungen nach einem noch dichteren S-Bahntakt (15‘-Takt HVZ/NVZ) sowie eine Durchbindung der Gräfenbergbahn nach Fürth erneut geprüft werden und die entsprechenden Infrastrukturen geschaffen werden (z.B. zweites S-Bahngleis Nürnberg Fürth. Die Stadt Nürnberg ist hierzu mittelbar durch den VGN beteiligt. Zu den Maßnahmen zählt auch der S-Bahn-Verschwenk Fürth. Der vom Bundesverwaltungsgericht beauftragte Variantenvergleich soll in einem eigenen Planungsprozess zu einem Entscheid geführt werden.

2.3. NVP 2017



Der Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg wurde 2017 erstmals aktualisiert. Gesetzliche Änderungen machten die Fortschreibung erforderlich, da mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) der Nahverkehrsplan die Grundlage für alle Vergabeverfahren und die Betrauung bildet. Im Nahverkehrsplan sind die Anforderungen an das Verkehrsangebot in Form von Rahmenvorgaben und Zielen vom Aufgabenträger zu definieren. Die Fortschreibung auf den aktuellen Stand des Verkehrsangebotes in Nürnberg erfolgte entsprechend im Hinblick darauf, einen Rahmen für das Qualitätsniveau der zu erbringenden Leistungen aufzuspannen und die neuen gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit und Intermodalität zu erfüllen.

[11] BVerwG 3 A 2.15, BVerwG 3 A 3.15, BVerwG 3 A 4.15, Urteil vom 09.11.2017.

Gleichzeitig wurden mehrere Maßnahmen zur Anpassung von Bus- und Straßenbahnlinien aufgenommen, deren Umsetzungsstand im Folgenden aufgezeigt wird.

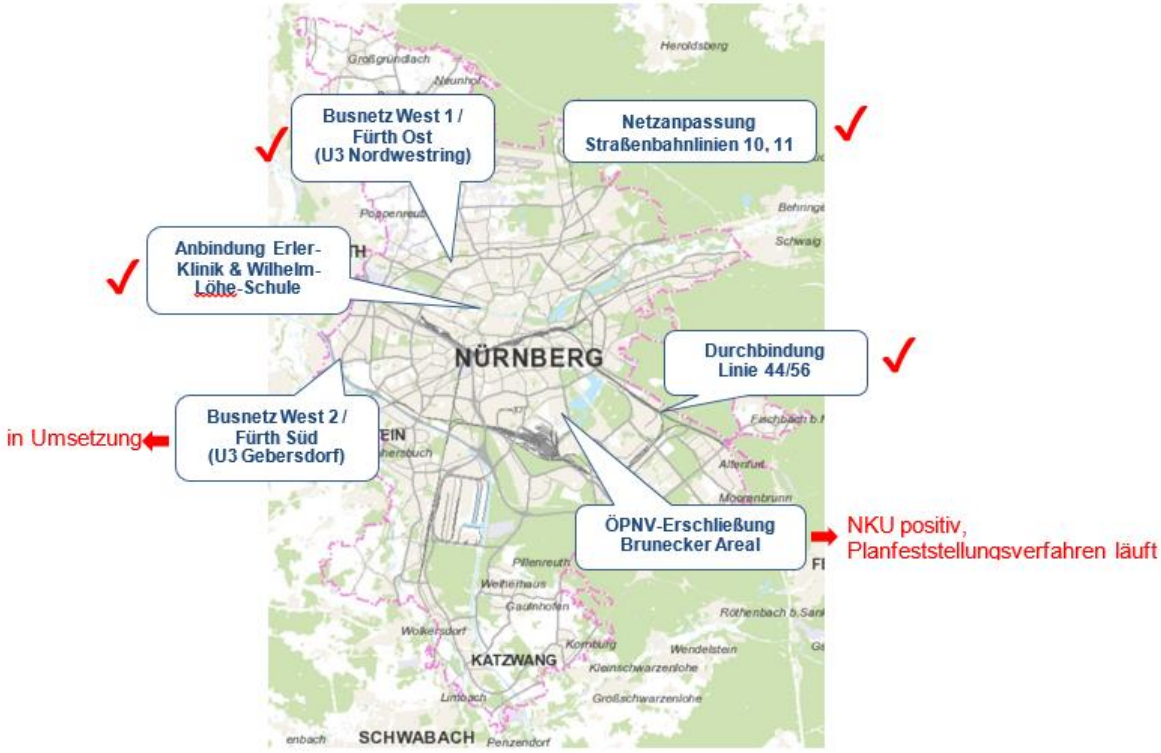


Abbildung 3: Übersicht der Maßnahmenpakete des NVP 2017[12]

Durchbindung Linie 44/56 (Klinikum Süd)

Mit der Durchbindung der Linie 44 zwischen Zerzabelshof Ost über das Klinikum Süd nach Langwasser Mitte sollte ein potenzieller IKEA-Standort in der Regensburger Straße angebunden werden, die Erschließung des an der Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße entstehenden Wohngebiets mit rd. 400 Wohneinheiten verbessert sowie das Klinikum Süd zusätzlich angebunden werden. Mit Bau der erforderlichen Busschleuse an der Station „Wohnanlage Regensburger Straße“ konnte die Verlängerung der Linie 44 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb gehen.

Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf)

Durch den Ausbau der U3 Richtung Gebersdorf und die Eröffnung der zwei neuen U-Bahnhaltestellen Kleinreuth bei Schweinau und Gebersdorf entsteht an der Endhaltestelle Gebersdorf ein neuer Busbahnhof. Da die U-Bahn künftig die Linienwege der Buslinien 70, 71, 72 und 113 befährt, wird das Busnetz in Abstimmung mit dem Landkreis Fürth und der Stadt Fürth umgestaltet. Durch den neuen Verknüpfungspunkt sind auch neue Linienwege für andere ÖPNV-Linien, wie z.B. für die Linien 38 und 73 und 179 möglich. Die Ausarbeitung der Maßnahme nach derzeitigem Sachstand ist in Kapitel 7 beschrieben.

[12] eigene Darstellung, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, 2023.

Anbindung Dr.-Erler-Kliniken

Um die ÖPNV-Erschließung im Bereich der Deutschherrnstraße und vor allem der Dr.-Erler-Kliniken zu verbessern, wurde zum 01.09.2019 die Linie 84 zwischen Plärrer und der neuen Haltestelle Dr.-Erler-Kliniken eingeführt. Diese Linie überbrückt das hohe Gefälle des Fußwegs zwischen der Straßenbahnhaltestelle Obere Turnstraße und der Haltestelle Dr.-Erler-Kliniken und bietet somit vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen einen Mehrwert. Bedient wird die Linie im Regelfall durch einen Kleinbus, der eine Multifunktionsfläche für Rollstühle und Gehwägen aufweist.

Netzanpassungen Straßenbahnlinien

Um das ÖPNV-Angebot der Nürnberger Straßenbahn zu verbessern, wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die zwei neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 eingeführt (vgl. hierzu Kapitel 2.5.2). Die Taktverdichtungen auf den Linienästen durch die Einführung der beiden Linien entsprechen auch den Vorgaben aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg (vgl. Kapitel 2.1). Im Zuge der Taktverdichtungen sind einige Maßnahmen notwendig, um das Mehrangebot betrieblich stabil abwickeln zu können (vgl. Kapitel 2.5.1).

Die Linie 11 kann die Haltestelle Landgrabenstraße aufgrund ihrer Lage nördlich des Kreuzungsbereichs nicht bedienen. Östlich des Kreuzungsbereichs wird deshalb die neue Haltestelle „Melanchthonplatz“ errichtet. Sie wird als erste Haltestelle Nürnbergs als überfahrbare Kaphaltestelle ausgestaltet. Die trassierungstechnisch und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße wird dafür entfallen. Die bestehende Haltestelle Landgrabenstraße muss verbreitert werden, um den starken Fahrgastströmen gerecht zu werden.

Die Haltestelle Aufseßplatz soll so umgebaut werden, dass ein Zurückstauen in den Kreuzungsbereich aufgrund des überlagerten Straßenbahntaktes in diesem Streckenabschnitt von teilweise 2,5 Minuten vermieden wird. Die Maßnahmen zur Ertüchtigung des Straßenbahnnetzes sind Teil des „Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg“ und des „ÖPNV-Maßnahmenpaketes 2030“ und werden in Kapitel 2.5 weiter ausgeführt.

2.4. NVEP 2025+



Im Jahr 2006 wurden die Arbeiten am Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ aufgenommen, die Ergebnisse der Untersuchungen wurden im Mai 2012 dem Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrats präsentiert. Als langfristiges Ziel aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan ergibt sich das ÖPNV-Schienennetz 2025+. In den Folgejahren wurden nach politischer Beratung Prioritäten der vertiefend zu prüfenden Maßnahmen definiert.

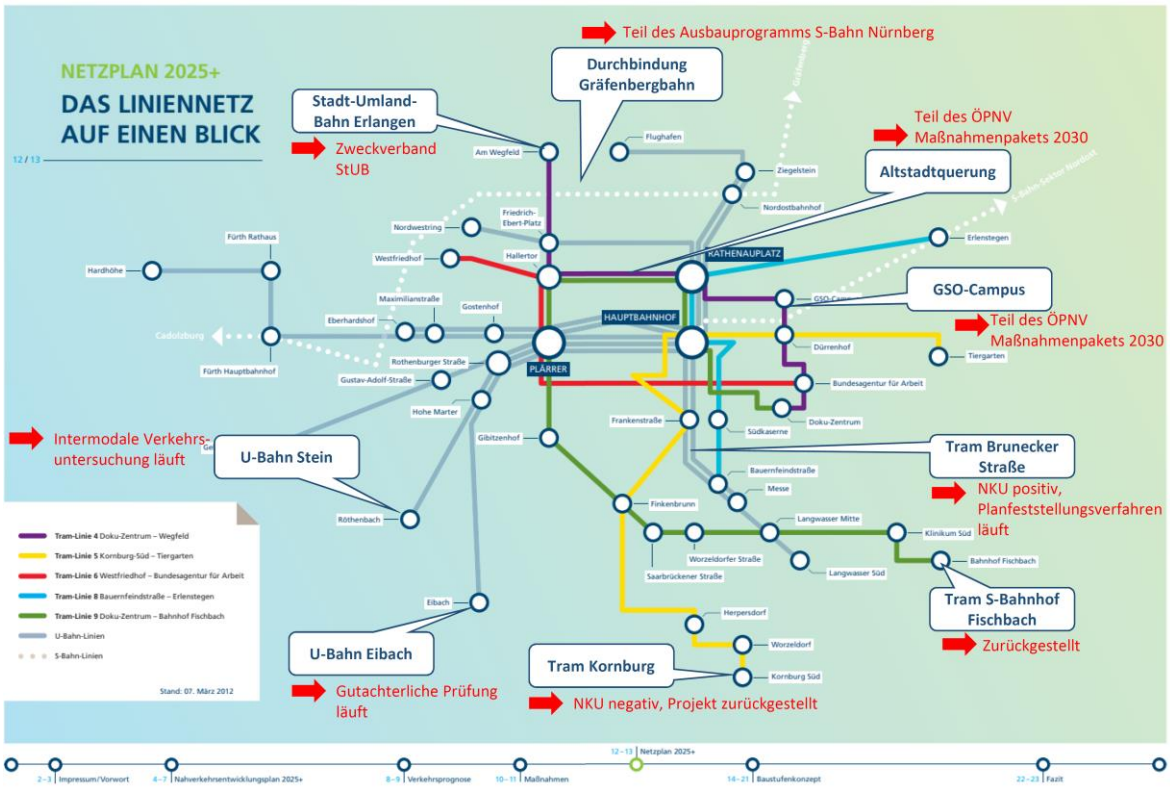


Abbildung 4: Übersicht der Maßnahmenpakete des NVEP 2025+ (Stand 12/2024)[13]

Viele Maßnahmen des NVEP 2025+ sind nun im Maßnahmenpaket 2030 enthalten (vgl. Kapitel 2.5).

2.5. Straßenbahnausbaukonzepte

Während der Laufzeit der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung wurden auf Grundlage des Mobilitätsbeschlusses für den Ausbau des Straßenbahnnetzes zwei Konzepte mit umfangreichen Maßnahmen erstellt. Diese beiden Konzepte werden im Folgenden erläutert.

Am 22.07.2021 wurde das „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ beschlossen. Dieses Paket ging direkt aus dem Mobilitätsbeschluss hervor und ist in drei Maßnahmenpakete mit unterschiedlichen Zeithorizonten eingeteilt.

Da in der Zwischenzeit aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Kapazitäten die Priorisierung der unterschiedlichen Straßenbahnprojekte erforderlich wurde, wurde das sogenannte „ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035“ erarbeitet und vom Nürnberger Stadtrat am 11.12.2024 beschlossen. Hierin sind elf Projekte und die sich bereits im Bau befindliche Ertüchtigung der Stadtparkschleife enthalten, die wegen dringender Ausbesserungsarbeiten im Schienennetz und wegen der notwendigen Erhöhung der betrieblichen Flexibilität zeitlich an Relevanz gewonnen haben. Das ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035

[13] Darstellung verändert nach: Kurzbericht des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg bis 2025, S. 22-23, 2013.

baut somit auf dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 auf und konkretisiert es. Das vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 hat aber weiterhin Bestand.

Im Folgenden sind die in den beiden Konzepten enthaltenen Maßnahmen erläutert. Maßnahmen, die bereits im Unterkapitel 2.5.1 „ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035“ enthalten sind, werden nicht mehr im Unterkapitel 2.5.2 „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ erläutert. Teilweise sind allerdings Maßnahmen in beiden Konzepten enthalten.

2.5.1. ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035

Straßenbahnverlängerung Rathenauplatz bis Berliner Platz

Um den bereits heute in den Spitzenstunden stark ausgelasteten U-Bahnstreckenabschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Rathenauplatz zu entlasten, wird die Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke zwischen Rathenauplatz und Berliner Platz wurde 2022 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die baulichen Anpassungen der Strecke wurden nach Abschluss des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens im Juni 2023 begonnen. Eine Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 7 zur Stadtparkschleife wird in 2026 angestrebt.

Straßenbahnlückenschluss Minervastraße

Im Rahmen der Untersuchungen zur Stadtbahn Kornburg konnte für diese zwar kein ausreichend positiver Nutzen/Kosten-Wert erzielt werden[14], aber es zeigte sich ein erhöhter Nutzen des Straßenbahnlückenschlusses in der Minervastraße, also zwischen den momentanen Haltestellen Gibitzenhof und Finkenbrunn. Im Jahr 2019 begannen die Planungen zu diesem Abschnitt. Laut Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn Kornburg aus 2017 sind insbesondere im Bereich Falkenheim / Kettelersiedlung / Gartenstadt hohe Fahrgastzuwächse zu erwarten. Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße und Minervastraße bis zum Anschluss an die Linie 5 in der Julius-Loßmann-Straße (Höhe Finkenbrunn) verlängert werden und an der Haltestelle Worzeldorfer Straße wenden. Die Verwaltung wurde 2020 mit den Planungen beauftragt[15], um diese Potentiale mit einer Straßenbahnverlängerung über die Minervastraße zu erschließen. Gleichzeitig kann mit dem Lückenschluss die betriebliche Flexibilität der Straßenbahnen erhöht werden, weil ein zweiter Ein- und Ausrückweg für das Straßenbahndepot entsteht. Außerdem wird die aktuell durch zwei Linien stark ausgelastete Wendeschleife Gibitzenhof entlastet. Die betrieblichen Vorteile sind im Detail in Kapitel 7.4.2 nachzulesen. Die Planungen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens „Straßenbahnverlängerung Minervastraße“ wurden am 22.09.2022 vom AfV beschlossen. Das erforderliche Planfeststellungsverfahren für diesen Lückenschluss wurde in 2024 eingeleitet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme rechtzeitig vor der Sanierung des sogenannten „Mauslochs“ durch die DB (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor.

[14] Verkehrsausschuss vom 14.12.2017, Umsetzung des Nahverkehrsentwicklungsplanes Nürnberg – Stadtbahn Kornburg.
[15] Verkehrsausschuss vom 19.02.2020, Straßenbahnverlängerung durch die Minervastraße.

Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth

Die Stadt Nürnberg plant die Verlängerung der Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße in den neuen Stadtteil Lichtenreuth über die U-Bahnstation Bauernfeindstraße und die Messe zum Klinikum Süd. Mit Stadtratsbeschluss vom 04.03.2020 wurde die Straßenbahntrasse bis zur Bauernfeindstraße inklusive einer Verlängerungsoption bis Messe Ost / Bertolt-Brecht Schule / Klinikum Süd beschlossen. In 2024 ist für diese Maßnahme bis zur Bauernfeindstraße ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Anschließend werden Fördermittel für die Gesamtmaßnahme bis Klinikum Süd beantragt. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts im Jahr 2028 vor. Gleichzeitig werden für die Verlängerung der Straßenbahnlinie über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus bis zur Messe und zum Klinikum Süd Trassenvarianten untersucht.

Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße

Die Haltestelle Landgrabenstraße ist überlastet und muss - unabhängig vom Einsatz neuer Linien - verbreitert werden. Um die nachfragestarke Haltestelle leistungsfähig und sicher zu gestalten, ist ein neuer Halt östlich der Gibitzenhofstraße erforderlich, da direkt am Knoten Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße Verbesserungen nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich sind. Deshalb wird ein neuer Halt am Melanchthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße ersetzen soll. Damit wird auch die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlastet und es werden die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert. Der Umbau befindet sich derzeit in Planung und die erforderlichen Planfeststellungsunterlagen wurden eingereicht.

Allersberger Straße Nord

In der Allersberger Straße sind im Bereich zwischen Schweiggerstraße und Annastraße Gleissanierungen vorgesehen. Der Straßenplan wurde vom Stadtrat beschlossen.

Plärrer

Der Deckel über dem U-Bahnhof Plärrer ist undicht. Er muss saniert werden, damit sind alle Anlagen auf der Oberfläche neu zu denken. Um ein zuverlässiges und barrierefreies Angebot der Straßenbahnen und Busse am Plärrer bereitstellen zu können, sind bauliche Anpassungen notwendig. Die Anpassungen sollen im Zusammenhang mit der im Juli 2021 vom Nürnberger Stadtrat beschlossenen Sanierung und Umgestaltung des Plärrers erfolgen, die zusammen mit der Sanierung des darunterliegenden U-Bahnhofs vorgesehen ist. Die Planfeststellung ist eingeleitet, im Laufe des Jahres 2025 soll eine Gesamtentscheidung über die Projektvarianten getroffen werden.

Ostendstraße

In der Ostendstraße ist ein Straßen- und Gleisneubau mit ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen vorgesehen. Der Straßenplan wurde vom Stadtrat beschlossen. Die Planfeststellung ist eingeleitet.

Allersberger Straße Süd

In der Allersberger Straße sind im südlichen Abschnitt zwischen der Haltestelle Wodanstraße und der Nornenstraße Sanierungsmaßnahmen mit Rasengleis vorgesehen. Zudem sorgt ein neuer Abzweig von Süden kommend in die Wodanstraße für eine erhöhte Flexibilität des Betriebs. Der Straßenplan wurde vom Stadtrat beschlossen.

Stadt-Umland-Bahn Abschnitt Nürnberg

Der Abschnitt der Stadt-Umland-Bahn auf Nürnberger Stadtgebiet stellt den ersten Bauabschnitt der StUB dar. Dieser ist aktuell in Planung. Weitere Details sind dem Kapitel 2.7.1 und 7.6 zu entnehmen.

Johannisstraße

Notwendige Gleissanierungen und Straßenumgestaltungen in der Johannisstraße sind derzeit in Planung.

Frankenstraße

An der Haltestelle Frankenstraße ist eine Gleissanierung mit ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen und mit komplettem Straßenneubau zwischen der Lothringer Straße und der Katzwanger Straße in Planung.

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsplatz wurde 2017 mit dem Ziel umgebaut, die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde dabei nicht erhöht. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Am Bahnhofsplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Eine zweite Aufstellmöglichkeit ist dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Eine Entlastung aus Fahrtrichtung Westen ergibt sich mit der Durchbindung der Linie 7 bis zum Berliner Platz / Stadtpark, die dann zukünftig nicht mehr am Bahnhofsplatz wenden muss. Bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr bestünde auch hier ein Kapazitätsproblem. Eine Lösung muss konzipiert werden. Die derzeitige Planung sieht vor, ein zusätzliches Gleis mit Haltestelle nördlich der bestehenden Haltestellenanlage in Richtung des Grand Hotels zu bauen. Da die Fahrspur der Bahnhofstraße in Richtung Königstraße aufgrund der Erweiterung der Fußgängerzone in der Königstraße nicht mehr benötigt wird, würden die beiden verbleibenden Fahrspuren in Richtung Norden verrückt. Ein Zeitplan zur Umsetzung liegt noch nicht vor.

2.5.2. ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030

Um die selbstgesteckten Ziele aus dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ zu erreichen, braucht es attraktive Alternativen zum Auto (vgl. Kapitel 2.1). Für eine umweltverträgliche Mobilität bildet der ÖPNV die tragende Säule und ist entsprechend leistungsfähig auszubauen. Dabei kommt dem Schienennetz eine zentrale Rolle zu, da die Straßen- und

U-Bahnen erheblich mehr Fahrgäste transportieren können als Busse und zudem in der Regel schneller und zuverlässiger unterwegs sind. Auf Basis der Empfehlungen des Nahverkehrsentwicklungsplanes Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) wurde das „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ entwickelt. Damit hat der Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrats im Juli 2021 konkrete Handlungsempfehlungen zur betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklung des ÖPNV der Stadt Nürnberg beschlossen. Der Fokus liegt dabei auf dem Straßenbahnnetz, da hier das größte Entwicklungspotential besteht. Die Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserungen sind in drei aufeinander aufbauende und zeitlich ineinandergreifende Maßnahmenpakete zusammengefasst und sollen sukzessive umgesetzt werden. Im Folgenden werden nur noch die Maßnahmen aus dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 beschrieben, die nicht auch im ÖPNV-Maßnahmenprogramm enthalten sind.

Maßnahmenpaket 1

Neue Straßenbahnlinien - Linie 11 (Gibitzenhof über Aufseßplatz und Hauptbahnhof zum Tiergarten) und Linie 10 (Am Wegfeld über Plärrer und Aufseßplatz zum Dutzendteich)

Die Linie 10 fährt von Am Wegfeld über Plärrer, Aufseßplatz und Peterskirche zur Wendeschleife Dutzendteich. Die Linie 11 verläuft von Gibitzenhof über Aufseßplatz, Hauptbahnhof und Mögeldorf zum Tiergarten. Durch die Einführung der beiden Linien wurden im Nürnberger Straßenbahnnetz auch umsteigefreie Direktverbindungen geschaffen. Gleichzeitig werden auf den stark nachgefragten Streckenabschnitten, vor allem im Korridor der Südstadt (zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz) die Takte durch die Linienüberlagerungen verdichtet. Die Umsetzung erfolgte zum 10.12.2023.

Reaktivierung Pirckheimerstraße

Der Stadtrat hat die Verwaltung mit der Prüfung beauftragt, mit welchem Konzept eine Reaktivierung der Straßenbahnstrecke in der Pirckheimerstraße zulässig wäre. Dafür ist ein Nachweis erforderlich, dass sich ein Linienbetrieb der Straßenbahn über die Pirckheimerstraße nicht nachteilig auf die Bewertung der U-Bahnlinie U3 auswirkt, da sonst Fördergelder zurückgefordert werden können. Um dies zu erreichen, sind neue Linienkonzepte erforderlich, die möglichst nur auf einem kurzen Abschnitt einen Parallelverkehr zur U-Bahn bedeuten (siehe hierzu auch den Punkt „Neubau einer Straßenbahnlinie „GSO-Campuslinie“ im Maßnahmenpaket 2). Aufgrund begrenzter personeller Kapazitäten konnten die Arbeiten zu diesem Projekt bislang noch nicht begonnen werden.

Maßnahmenpaket 2

Neuer Straßenbahnverstärker vom Hauptbahnhof über die Wodanstraße zum Doku-Zentrum und weitere Taktverdichtung im Straßenbahnnetz

Um den erwarteten Fahrgaststeigerungen und den Forderungen des „Mobilitäts-beschlusses für Nürnberg“ nach einer Taktverdichtung im gesamten Straßenbahnnetz Rechnung zu tragen, sind weitere Linienverstärker erforderlich. Insbesondere der Abschnitt Hauptbahnhof – Wodanstraße ist bereits heute stark ausgelastet. Hier soll zukünftig eine Verstärkerlinie vom Hauptbahnhof über die Wodanstraße zum Doku-Zentrum verkehren. Weitere Linienverknüpfungen sollen flexibel nach Bedarf eingeführt werden.

Neubau einer Straßenbahnlinie „GSO-Campuslinie“

In Verbindung mit der Reaktivierung der Straßenbahnstrecke in der Pirckheimerstraße des Maßnahmenpaketes 1 könnte eine attraktive Erschließung des GSO-Campus (Georg Simon Ohm) geplant werden, die neu direkte Wegebeziehungen eröffnet. Damit könnte ein vollständiger Parallelverkehr zur Route der U3 zwischen Friedrich-Ebert-Platz, Rathenauplatz und Hauptbahnhof vermieden werden. Ob Fahrgastverlagerungen von der U3 zu Rückzahlungen an den Fördermittelgeber für den U-Bahnbau führen, ist zu prüfen.

Überholmöglichkeit Doku-Zentrum

Um weitere Verstärkerfahrten zu ermöglichen, ist die Wiederherstellung einer Wende-schleife in der Schultheißallee (Schleife Luitpoldhain) sinnvoll.

Maßnahmenpaket 3

Altstadtquerung

Für die Verbesserung der Erschließung des nördlichen Altstadtzentrums und der Sebalder Altstadt sowie die damit mögliche und weitgehende Herstellung von Direktverbindungen im Nürnberger Straßenbahnnetz ist die Altstadtquerung mit der Straßenbahn besonders sinnvoll. Die Querung der Sebalder Altstadt mit der Straßenbahn auf dem Linienweg der heutigen Buslinie 36 wurde von Gutachtern als betrieblich, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme im ÖPNV benannt. Gemäß Beschlusslage des Stadtrates 2015 wurde das Projekt zunächst zurückgestellt. Zur Bewältigung der erwarteten Fahrgaststeigerungen bis 2030 ist die Altstadtquerung sinnvoll.

Ausbau Wendeschleife Erlenstegen

Um eine Taktverdichtung auf dem Linienast Rathenauplatz - Erlenstegen der heutigen Straßenbahnlinie 8 zu ermöglichen, muss der Endpunkt leistungsfähiger gestaltet werden. Dazu ist ein Ausbau der Wendeschleife Erlenstegen mit Überholmöglichkeit und gegebenenfalls mit Abstellgleis erforderlich.

Verlängerung der U2 bis Stein und/oder Eibach

Sowohl die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 nach Stein als auch nach Eibach konnten bisher kein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis erreichen. Im Rahmen einer „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ (IMVG) wurden verschiedene verkehrliche Maßnahmen gesamtheitlich bewertet. Eine Maßnahme davon ist die U-Bahnverlängerung.

Da das „IMVG“ der U-Bahnmaßnahme einen hohen verkehrlichen Nutzen bescheinigte, wurde parallel zum „IMVG“ (s. Kapitel 2.4) für den U-Bahnausbau nach Stein und Eibach im Verbund (Y-Lösung) eine Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU) in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung durchgeführt. Das Nutzen/Kosten-Ergebnis war knapp unter 1,0. Eine erfolgte aktualisierte Abschätzung mit dem Standardisierten Bewertungs-verfahrens 2016+ änderten das Ergebnis nicht nennenswert.

Offen bleibt die Frage einer möglichen positiven Bewertung für eine isolierte Lösung nach Eibach / Reichelsdorf. Dieser Ansatz wird im Laufe des Jahres 2025 geprüft werden.

2.6. Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“

Der „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ soll die ÖPNV-Beschleunigung für Straßenbahnen und Busse in Nürnberg strategisch neu ausrichten. Im „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde der Auftrag hierfür bekräftigt, denn die Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit sind wichtige Qualitätskriterien für die Wahl des ÖPNV.

Der „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ zeigt wichtige Schritte zur Verbesserung der betrieblichen Abwicklung des ÖPNV auf, die auch Voraussetzung für die Umsetzung der ersten Taktverdichtungen aus dem „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ sind. Die Maßnahmen umfassen die Einrichtung von Busspuren und eigenen Gleiskörpern für die Straßenbahnen, die Bevorrechtigung an Ampeln, die Erweiterung von Busbahnhöfen und Abstellanlagen sowie den fortwährenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Nun müssen in der Detailplanung die weiteren Prüfungen zur Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt werden.



Abbildung 5: Einzelmaßnahmen aus "Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV"[16]

[16] Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV in Nürnberg, Herausgeber: Stadt Nürnberg, Baureferat/Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg, September 2022.

2.7. Planungen Dritter

2.7.1. Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach

Erste Ideen für eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn Richtung Erlangen reichen über einhundert Jahre zurück. Seit Ende der 1980er-Jahre wird rund um Erlangen ein schienengebundenes Nahverkehrskonzept geprüft. Eine 1993 erstellte Machbarkeitsstudie mit dem Titel „Stadt-Umland-Bahn“ sah eine Verknüpfung von Nürnberg und Erlangen vor sowie über Erlangen hinausgehende Strecken, die sogar bis Forchheim, Ebermannstadt und Höchstadt reichten. Im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg von 2006 wurde eine Trasse einer Stadtbahn nach Erlangen planerisch gesichert.

Nach mehrjähriger Variantenprüfung konnte 2012 das Projekt „Stadt-Umland-Bahn“ als förderfähige Maßnahme zum GVFG-Bundesprogramm für die Vorhaben des ÖPNV angemeldet werden. Darin enthalten war das sogenannte T-Netz, das von Erlangen aus Linienäste nach Herzogenaurach, Uttenreuth und Nürnberg vorsieht. Nach dem positiven Bürgerentscheid in Erlangen zum Bau des sog. L-Netzes der StUB (ohne den östlichen Linienast nach Uttenreuth) konnte zum 16.04.2016 der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach gegründet werden (ZV-StUB). Der Zweckverband StUB hat die Aufgabe, die StUB in den Stadtgebieten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach zu planen, zu bauen und zu betreiben. Die Stadt Nürnberg ist Verbandsmitglied und direkt in den Planungsprozess eingebunden.

In den Jahren 2019 und 2020 wurde seitens der Regierung von Mittelfranken ein Raumordnungsverfahren (ROV) erfolgreich durchgeführt. Die damit erfolgte Variantenprüfung bestätigte auf Nürnberger Stadtgebiet die bisher vorgesehene Hauptvariante.

Nach der GVFG-Änderung 2020 konnte die vorliegende Fördermittel-Rahmenanmeldung auf den Ostast bis Eschenau erweitert werden. Zwischen den betroffenen Landkreisen Erlangen-Höchstadt, Forchheim, der Stadt Erlangen und dem ZV StUB wurde eine Zweckvereinbarung getroffen, um diesen Linienast als 2. Baustufe der StUB als Option zu erhalten.[17]

Der nächste große Meilenstein ist das Planfeststellungsverfahren. Die Unterlagen dazu sollen voraussichtlich ab 2025 eingereicht werden. Mit der sukzessiven Inbetriebnahme der Stadt-Umland-Bahn-Strecke soll dann ab 2031 begonnen werden.[18]

Mit Inbetriebnahme der Stadt-Umland-Bahn auf Nürnberger Stadtgebiet muss das Busnetz entsprechend angepasst werden. Die Planungen hierzu werden frühzeitig aufgenommen.

Weitere Details zu dieser ÖPNV-Maßnahme sind in Kapitel 7.6 zu finden.

[17] ZV StUB.
[18] vgl. https://www.stadtumlandbahn.de/ueber-stub/zeitplan/, abgerufen am 13.08.2024.

2.7.2. S-Bahn Nürnberg

Nachtverkehr / Betriebsstufe II

Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 fahren die S-Bahnen zwischen Nürnberg und Erlangen in einem annähernden 20-Minuten-Takt. „Möglich wird das durch den Einbau zusätzlicher Weichen in Fürth Nord. Nachdem die Planungen der DB für eigene S-Bahn-Gleise zwischen Fürth und Eltersdorf durch Klagen ins Stocken geraten waren, hat der Freistaat diese sogenannte Interimslösung initiiert und finanziert. Die neuen Weichen verbinden im Bereich Fürth Nord den bereits fertiggestellten Teil der S-Bahngleise mit den Bestandsgleisen. Dadurch können die S-Bahnen zwischen Fürth Hauptbahnhof und Fürth Nord auf eigenen Schienen verkehren“, erklärt die BEG in einer Pressemitteilung.[19]

Die Ausweitung der Nachtverkehre auf den Linien S1, S2, S3, S4 und S6 hatte der BEG-Aufsichtsrat bereits 2019 beschlossen, seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gibt es nun in Wochenendnächten zwei zusätzliche Abfahrten gegen 1 und 2 Uhr. Die letzten S-Bahn-Verbindungen ab Nürnberg Hauptbahnhof auf den Linien S1, S2, S3 und S4 fahren erst nach 3 Uhr am frühen Morgen ab. Auf der S1 gibt es auch in der Gegenrichtung ab Erlangen gegen 3 Uhr eine S-Bahn-Nachtverbindung über Fürth nach Nürnberg.[20]

Ab Dezember 2023 wurde außerdem das Liniennetz der S-Bahn Nürnberg geändert. Die S3 aus Neumarkt endet nicht mehr am Nürnberger Hauptbahnhof, sondern wird als neue Teilstrecke der S1 nach Bamberg verlängert. Der heutige S1-Linienast Nürnberg - Hartmannshof wird als neue S2 nach Roth durchgebunden. Die Strecke Nürnberg – Altdorf wird als neue S3 betrieben. Ab Dezember 2024 wurde außerdem die S4 von Dombühl über Schnelldorf nach Crailsheim in Baden-Württemberg verlängert.[21]

[19] vgl. Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vom 30. März 2022: Verbesserungen bei der S-Bahn Nürnberg.
[20] vgl. ebd.
[21] vgl. ebd.

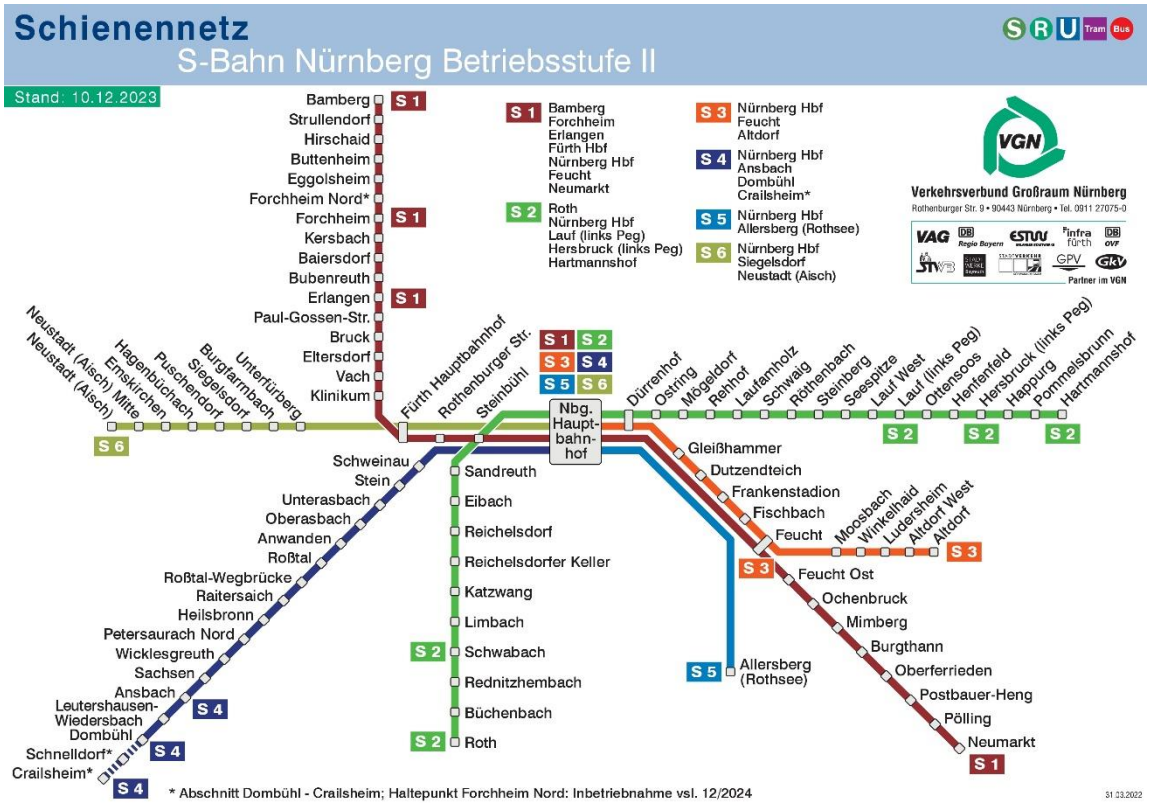


Abbildung 6: Schienennetz S-Bahn Nürnberg Betriebsstufe 2 [22]

Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauNü) / Gräfenbergbahn / Haltepunkt Buchenbühl

Die Durchbindung der Gräfenbergbahn über die Trasse der Nordringbahn, über Fürth bis nach Cadolzburg ist und bleibt Langfristziel der Stadt Nürnberg. Die Zuständigkeit für Planung und Bau sowie Reaktivierung liegt bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bzw. dem Freistaat Bayern.

Unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) wurde in 2021 das sogenannte „Programm zum Ausbau der S-Bahn Nürnberg“ (AuSbauNü) aufgelegt. „Im Rahmen des AuSbauNü sollte eine Vielzahl an Maßnahmen auf ihre verkehrliche Wirksamkeit, bautechnische Machbarkeit und wirtschaftliche Darstellbarkeit untersucht“ werden.[23]

[22] https://www.vgn.de/media/schienennetz-sbahn.pdf, abgerufen am 27.03.2024.
[23] Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vom 30. März 2022: Verbesserungen bei der S-Bahn Nürnberg.

Die sogenannte „Durchbindung Gräfenbergbahn“ bzw. „Reaktivierung Nordringbahn“ wurde als Maßnahme in das AuSBauNü integriert. [24] Auch die Instandsetzung der Infrastruktur auf der Strecke und damit auch die Haltepunkte in Buchenbühl und am Nordostbahnhof sind berücksichtigt.

Ergebnisse dazu wurden der Stadt Nürnberg im Oktober 2024 vorgestellt[25]. Der Gutachter des Ministeriums kam auf ein knapp positives Nutzen/Kosten-Verhältnis für die Maßnahme „Einführung S-Bahn auf Nürnberger Nordring“. Der Freistaat strebt an, die in der Untersuchung positiv bewerteten Maßnahmen im Rahmen der Möglichkeiten schnellstmöglich voranzutreiben. Die Maßnahme betrifft das "Dieselnetz Nürnberg", dessen Betrieb 2031 neu vergeben wird. Der Vollausbau des Projektes ist aufgrund des knapp positiven Nutzen/Kosten-Verhältnisses noch nicht gesichert. Ein Umsetzungszeitraum ist derzeit nicht abschätzbar.

2.8. Zusammenfassung

Spätestens seit dem 9-Euro-Ticket und dem Deutschlandticket ist der ÖPNV wieder im Fokus der breiten Öffentlichkeit. Experten betonen immer wieder, dass ein günstiges Ticket alleine nicht ausreicht, sondern es gleichermaßen ein gutes Angebot braucht, um die Menschen zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu bewegen.

Der Blick auf die ÖPNV-Entwicklung in Nürnberg der letzten 20 Jahre zeigt, dass auch in Nürnberg momentan viel passiert und in den nächsten Jahren viele Entwicklungen anstehen. Vor allem mit dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ und den darauf aufbauenden Konzepten „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ und „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ wurde der Grundstein für einen umfangreichen Ausbau und die Aufwertung des ÖPNV-Angebots gelegt. Der Fokus der ÖPNV-Entwicklung in Nürnberg wird in den nächsten Jahren auf dem Ausbau des Straßenbahnnetzes liegen, die U-Bahn wird spätestens mit einer denkbaren Verbindung nach Eibach / Reichelsdorf abgeschlossen sein.

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans nimmt das Busnetz in Nürnberg in den Blick. So werden durch die Entwicklung neuer Wohngebiete neue Buserschließungen erforderlich und es werden Verbindungsrelationen verbessert, um die Reisezeit und die nötigen Umstiege zu reduzieren.

[24] Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) vom 30. März 2022: Verbesserungen bei der S-Bahn Nürnberg.
[25] Präsentation Machbarkeitsstudie "Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg" im Rahmen des Dialogforums 2024 <https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/>

3. Bestandsaufnahme

Um die stadtspezifischen Gegebenheiten des Nürnberger Stadtgebietes in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung zu berücksichtigen, werden diese nun ausführlich erläutert.

3.1. Raumstruktur / Räumliche Gliederung

Raumstrukturelle Gegebenheiten wie beispielsweise die Verteilung von Schulstandorten, Wohngebieten oder Gewerbestandorten stehen in einer engen Wechselbeziehung zum Verkehrsaufkommen. Zur Abbildung der Raumstruktur existieren verschiedene Kenngrößen. Im Nahverkehrsplan gilt es, die verschiedenen raumstrukturellen Kenngrößen darzustellen und in Bezug zu setzen.

3.1.1. Statistische Gliederung

In der Stadt Nürnberg leben derzeit 544.414 Menschen (Stand Dezember 2023). Das Stadtgebiet Nürnberg ist eingeteilt in 87 statistische Bezirke, die noch einmal in 316 Distrikte unterteilt sind. Die Strukturdaten des Amtes für Stadtforschung und Statistik stehen bezirks- und distriktscharf zur Verfügung. Die Einteilung des Stadtgebiets in Verkehrszellen wurde analog zu den städtischen Distrikten vorgenommen. Distrikte mit stark heterogener Nutzungsstruktur wurden unterteilt, so dass insgesamt 322 Verkehrszellen vorliegen.

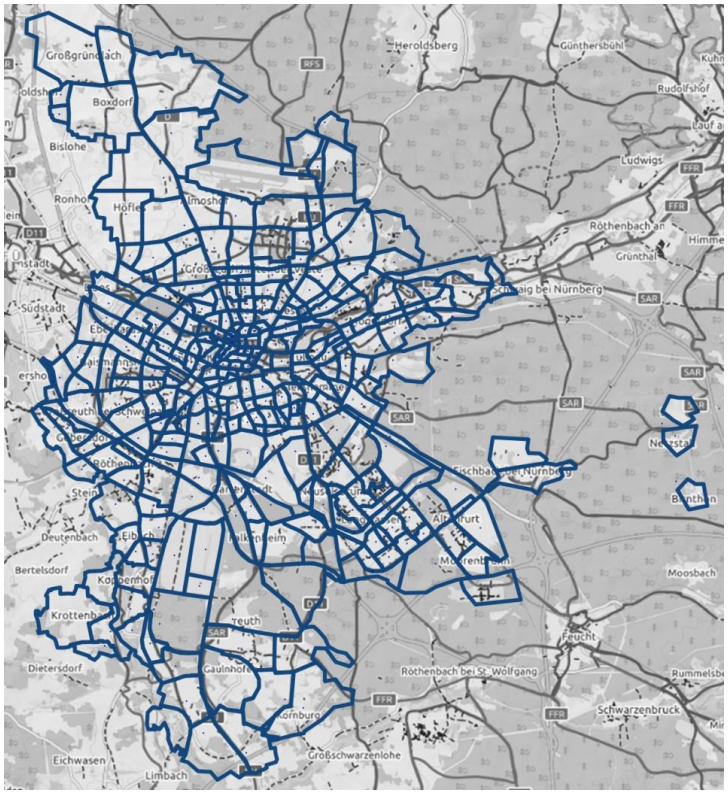


Abbildung 7: Einteilung des Stadtgebiets in Verkehrszellen[26]

[26] Darstellung nach PTV, Kartengrundlage: HERE, 2017.

3.1.2. Örtliche Gliederung

Gleichzeitig werden in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern die Grenz- bzw. Richtwerte nach den Kategorien der Gliederung der „Zentralen-Orte-Theorie“ von Walter Christaller definiert. Die Stadt Nürnberg entspricht dabei einem Oberzentrum und verfügt über die Gebietskategorien Kernbereich, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte. Die statistischen Distrikte d.h. die Verkehrszellen wurden den unterschiedlichen Gebietskategorien zugeordnet.

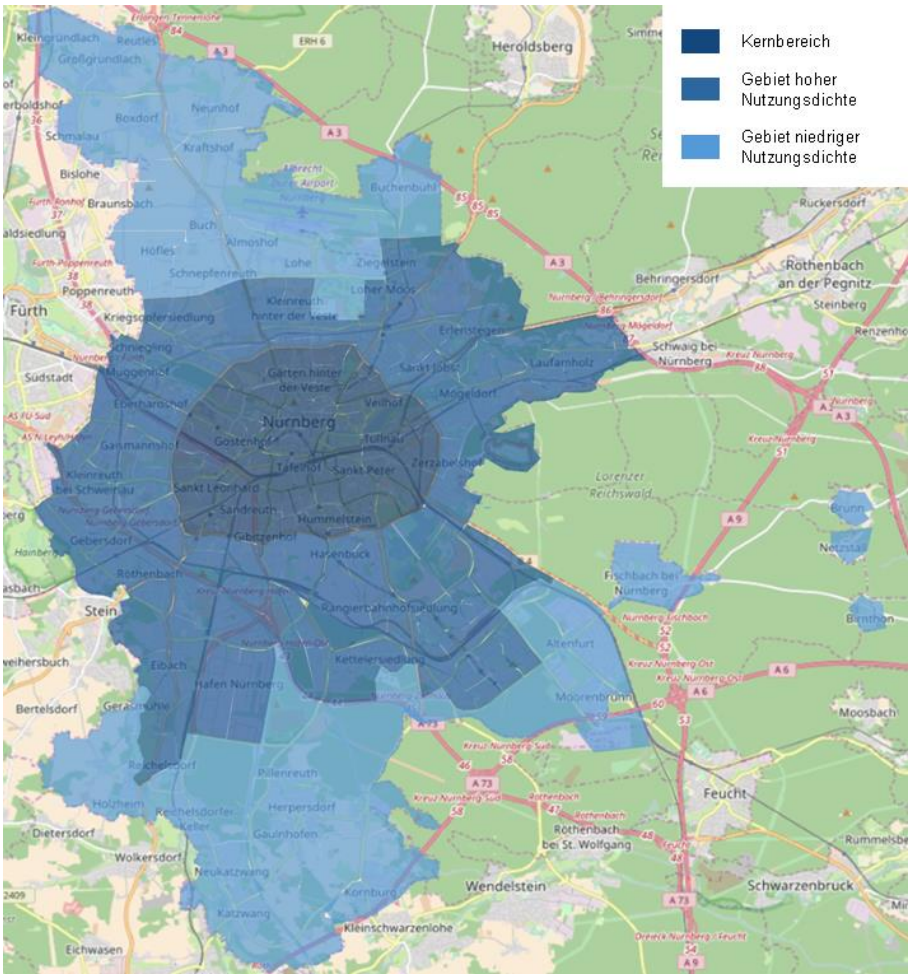


Abbildung 8: Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Gebietskategorien[27]

Der Kernbereich bildet die Fläche innerhalb des Bundesstraßenrings (B4R). Der Bereich ist baulich durch eine sehr hohe Verdichtung gekennzeichnet. Im Kernbereich liegt der Stadtkern mit den zentralen Funktionen Wohnen, Arbeit, Versorgung, Kultur & Freizeit, Bildung, etc. Dem Kernbereich kommt eine Versorgungsfunktion für das übrige Stadtgebiet und die umliegenden Mittel- und Unterzentren zu. An den Kernbereich schließt sich das Gebiet mit hoher Nutzungsdichte an. Es ist gekennzeichnet durch eine verdichtete und geschlossene städtische Bebauung. Auch hier findet sich eine hohe Konzentration der Funktionen Wohnen, Arbeit und Bildung wieder. Als Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte werden Stadtteile im Außenbereich eingestuft. Häufig sind diese Bereiche von der großen

[27] Darstellung nach PTV, Kartengrundlage: HERE, 2017.

zusammenhängenden Siedlungsfläche separiert und von Wald- und Ackerflächen umgeben. Die Bebauungsdichte ist deutlich geringer als in den beiden vorgenannten Kategorien. Die Funktionen sind v.a. auf Wohnen und teilweise Arbeiten reduziert. Daraus ergibt sich die hohe verkehrliche Relevanz der ÖPNV-Versorgung im Kernbereich und der Anbindung der Gebiete mit hoher und niedriger Nutzungsdichte an den Kernbereich.

3.1.3. Nahverkehrsnetzgliederung

Das Verkehrsnetz der Stadt Nürnberg ist als ein hierarchisch aufgebautes und aufeinander abgestimmtes Netz verschiedener Verkehrssysteme und einzelner Verkehrslinien aufgebaut, die im Zusammenwirken die Erschließung und Erreichbarkeit der unterschiedlichen Siedlungsflächen sicherstellen. Verkehrsrelevante Funktionsbereiche des Nürnberger Nahverkehrsnetzes bilden das „Zentrum“, „Subzentren“ („hochwertige innerstädtische Versorgungsbänder“ und „Stadtteilzentren“), „publikums- und arbeitsplatz-intensive Orte“ sowie „maßgebliche Verknüpfungspunkte“. Diese Begrifflichkeiten werden im Folgenden für das Stadtgebiet definiert.

Zentrum

In der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern wird das Zentrum als ein Punkt (Oberzentrum) definiert. Damit bildet sie jedoch den zentralen Großstadtverkehr in seiner Komplexität nicht ab. In Nürnberg befinden sich vielmehr mehrere multipolare Zentren. Zur besseren Abbildung der stark zentrumsgerichteten Verkehrsströme wird das Zentrum durch die Kategorien „enges“ und „erweitertes Zentrum“ sowie „zentraler Umsteigepunkt“ de-finiert.

Als enges Zentrum wird die Nürnberger Altstadt innerhalb der Stadtmauer bezeichnet. Die Altstadt setzt sich aus der südlichen Lorenzer und der nördlichen Sebalder Altstadt zusammen. Insgesamt erstreckt sich die Altstadt auf ein Gebiet von rund 1,3 km in Nord/Süd-Richtung und von rund 1 km in Ost/West-Richtung. Die Altstadt ist nach dem Zentrenkonzept der Stadt Nürnberg A-Zentrum mit überregionaler Versorgungsfunktion. In der Nürnberger Altstadt findet sich eine Nutzungsmischung aus Einzelhandel, zentraler Verwaltung, Wohnen, Bildungseinrichtungen und touristischen Zielen. Die südliche Lorenzer Altstadt ist zu einem Teil als Fußgängerzone gestaltet. Die Lorenzer Altstadt wird von der U-Bahnlinie U1 unterquert, während die nördliche Sebalder Altstadt von den vier Buslinien 36, 37, 46, 47 und der Linie 94 für die Verstärkung im Schülerverkehr befahren wird. Der Altstadt (enges Zentrum) werden die Haltestellen Lorenzkirche, Rathaus, Hauptmarkt und Heilig-Geist-Spital als zentrale ÖPNV-Punkte zugeordnet.

Der Großteil des Verkehrs ins Zentrum wird allerdings nicht in die Altstadt (enges Zentrum) geführt, sondern an die als zentrale Verknüpfungspunkte dienenden Haltestellen Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz und Friedrich-Ebert-Platz, die entlang des Altstadt-rings liegen und das erweiterte Zentrum abbilden.

Der Hauptbahnhof ist der zentrale Umsteigepunkt in Nürnberg, auch im Hinblick auf die regionalen und überregionalen Verkehrsbeziehungen.

Hochwertige Innenstadtstrukturen und Stadtteilzentren

Neben dem Altstadtkern als Zentrum gibt es in Nürnberg eine Vielzahl an kleineren Zentren mit Versorgungsfunktion vor allem für das nähere Umfeld. Eine Stadt der kurzen Wege zeichnet sich auch durch eine fußläufige Nahversorgung aus. Zumal sich das Stadtgebiet auf einer Fläche von 186,4 km² (Stand 24.04.2023) erstreckt, ist eine dezentrale Versorgung der Bewohnerinnen und Bewohner mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und mittelfristigen Bedarfs essenziell. Eine leistungsfähige und attraktive Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist für die Zugänglichkeit und Erschließungswirkung der zentralen Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte von hoher Bedeutung. Diese Bereiche sind zusätzlich durch Freizeitgestaltungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten wie beispielsweise kulturelle Einrichtungen, Gastronomiebetriebe oder Grünflächen charakterisiert.

Zusammen mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung Nürnberg wurde die Einteilung der örtlichen Gliederung im Nürnberger Stadtgebiet neu geordnet. Wichtige Orte für die Funktion „Versorgung“ werden in die Untergruppen „**zentrale Versorgungsbereiche**“ und „**Nahversorgungsstandorte**“ unterteilt. Dies geschieht in Anlehnung an das von 2013 stammende Einzelhandelskonzept für die Stadt Nürnberg, auf dessen Basis die folgende Einteilung beruht. Nach einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) in dieser Angelegenheit sind zentrale Versorgungsbereiche räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen auf Grund vorhandener Einzelhandelsnutzungen – häufig ergänzt durch diverse Dienstleistungen und gastronomische Angebote – eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt.[28] Zentrale Versorgungsbereiche besitzen somit einen über die eigenen Grenzen hinausreichenden Einzugsbereich mit städtebaulichem Gewicht. Im Einzelhandelskonzept der Stadt Nürnberg wurden diese Bereiche in A- bis D-Zentren eingeteilt. Die Versorgungsfunktion von Nahversorgungsstandorten hingegen reicht nicht über die Gebietsgrenzen hinaus. Der Einzugsbereich ist somit nur lokal.

Die folgenden Bereiche wurden in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung Nürnberg als zentrale Versorgungsbereiche definiert.

Zentrale Versorgungsbereiche	Kategorie	Haltestellen
Innenstadt /Altstadt	A-Zentrum	Lorenzkirche, Weißer Turm, Heilig-Geist-Spital
Frankenzentrum	B-Zentrum	Langwasser Mitte
Leipziger Platz / Äußere Bayreuther Straße	B-Zentrum	Nordostbahnhof
Allersberger Straße	C-Zentrum	Widhalmstraße, Schweiggerstraße, Wodanstraße
Aufseßplatz	C-Zentrum	Aufseßplatz

[28] BVerwG, Urteil vom 11.10.2007, Az. 4 C 7.07.

Zentrale Versorgungsbereiche	Kategorie	Haltestellen
Brettergartenstraße	C-Zentrum	Schniegling, Kranichstraße
Dianaplatz	C-Zentrum	Dianaplatz
Eberhardshof	C-Zentrum	Eberhardshof
Eibach	C-Zentrum	Eibach Mitte
Friedrich-Ebert-Platz	C-Zentrum	Friedrich-Ebert-Platz
Plärrer	C-Zentrum	Plärrer
Röthenbach Einkaufszentrum	C-Zentrum	Röthenbach
Stresemannplatz / Sulzbacher Straße	C-Zentrum	Stresemannplatz
St. Leonhard	C-Zentrum	St. Leonhard
Zerzabelshof	C-Zentrum	Zerzabelshof Mitte
Gibitzenhofstraße	D-Zentrum	Landgrabenstraße, Brehmstraße, Alemannenstraße
Gostenhof	D-Zentrum	Gostenhof
Herpersdorf	D-Zentrum	Nürnberg Herpersdorf
Johannisstraße Ost	D-Zentrum	Hallerstraße, St. Johannisfriedhof
Johannisstraße West	D-Zentrum	St. Johannisfriedhof, Julienstraße, Westfriedhof
Mögeldorfer Plärrer	D-Zentrum	Mögeldorf
Ostbahnhof	D-Zentrum	Ostbahnhof
Schweinauer Hauptstraße	D-Zentrum	Schweinau

Die folgenden Bereiche wurden in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung als Nahversorgungsstandorte definiert.

Nahversorgungs-standorte	Kategorie	Haltestellen
Pirckheimerstraße	Nahversorgungsstandort	Maxfeldstraße, Maxfeld, Kaulbachplatz
Wölckernstraße	Nahversorgungsstandort	Hummelsteiner Weg, Schweiggerstraße
Pillenreuther Straße	Nahversorgungsstandort	Celtisplatz, Maffeiplatz
Thon	Nahversorgungsstandort	Thon
Altenfurt	Nahversorgungsstandort	Löwenberger Straße, Altenfurter Straße
Erlenstegen	Nahversorgungsstandort	Erlenstegen, Thumenberger Weg
Frankenstraße	Nahversorgungsstandort	Frankenstraße
Finkenbrunn	Nahversorgungsstandort	Finkenbrunn
Fischbach	Nahversorgungsstandort	Hutbergstraße
Fritz-Munkert-Platz	Nahversorgungsstandort	Ziegelstein
Großgründlach	Nahversorgungsstandort	Großgründlach Mitte
Gustav-Adolf-Straße	Nahversorgungsstandort	Gustav-Adolf-Straße
Kornburg	Nahversorgungsstandort	Kornburg Mitte
Laufamholz	Nahversorgungsstandort	Nürnberg Hammer
Neukatzwang	Nahversorgungsstandort	Lausitzer Straße
Rollnerstraße	Nahversorgungsstandort	Maxfeldstraße, Martinskirche, Rollnerstraße / Nordring
Rothenburger Straße	Nahversorgungsstandort	Rothenburger Straße, Züricher Straße
Schoppershof	Nahversorgungsstandort	Schoppershof

Publikums- und arbeitsplatzintensive Orte

Neben den Versorgungsbereichen sind Orte mit großem Publikumsverkehr und einer hohen Zahl an Arbeitsplätzen relevant für die Nahverkehrsplanung. Um dem Ziel der Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehr gerecht zu werden, gilt es nicht nur für Versorgungszentren, sondern auch für stark frequentierte Zielorte ein ÖPNV-Angebot bereitzustellen, das eine tatsächliche Alternative zum MIV darstellt. Gerade bei der Ausweisung und Entwicklung von Gewerbegebieten hat eine gute Anbindung an den ÖPNV für die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber einen immer stärker werdenden Stellenwert. Für die Firmen ist es wichtig, dass ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den ÖPNV komfortabel nutzen und somit einen Beitrag in Richtung Umweltverbund leisten können.

Da publikumsintensive Orte auch oft eine hohe Arbeitsplatzdichte besitzen, sind Mehrfachnennungen bzw. Überschneidungen bei den publikumsintensiven und arbeitsplatzintensiven Orten nicht ausgeschlossen. Die publikumsintensiven Orte sind in die Kategorien Krankenhäuser, Hallenbäder, öffentliche Grünflächen, Kultur, Sportstadien und Sonstiges eingeteilt.

Die folgenden Orte wurden in Abstimmung mit der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung Nürnberg als publikumsintensive Orte definiert. Die Gebietskategorien beziehen sich dabei auf die Einteilung des Stadtgebiets in Abbildung 8.

Publikumsintensive Orte	Gebietskategorie	Haltestellen
Krankenhäuser		
Kliniken Dr. Erler	Kernbereich	Dr. Erler Kliniken
Klinik Hallerwiese / Cnopfsche Kinderklinik	Kernbereich	Hallerstraße
Klinikum Nord	Kernbereich	Klinikum Nord
Klinikum Süd	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Klinikum Süd
Sana-Klinik	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Tauberstraße
St. Theresien-Krankenhaus	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Theresienkrankenhaus
Martha-Maria-Krankenhaus	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Martha-Maria-Krankenhaus
Hallenbäder		
Südstadtbad	Kernbereich	Wodanstraße
Hallenbad Langwasser	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Langwasser Bad

Publikumsintensive Orte	Gebietskategorie	Haltestellen
Hallenbad Katzwang	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Katzwang Hallenbad
Nordostbad	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Nordostbahnhof
Öffentliche Grünanlagen		
Volkspark Marienberg	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Tucherhof, Marienbuck
Dutzendteich	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Doku-Zentrum, Dutzendteich
Luitpoldhain	Kernbereich	Luitpoldhain
Faberpark	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Stein Schloss
Hallerwiese / Kontumazgarten	Kernbereich	Hallertor
Wöhrder See / Wöhrder Wiese	Kernbereich	Wöhrder Wiese, Tullnaupark, Technische Hochschule
Stadtpark	Kernbereich	Rennweg, Stadtpark
Pegnitztal West	Kernbereich	Westfriedhof
Kultur		
Opernhaus / Schauspielhaus, Verkehrsmuseum	Kernbereich	Opernhaus
Meistersingerhalle	Kernbereich	Meistersingerhalle
Doku-Zentrum / Kongresshalle / Serenadenhof	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Doku-Zentrum
Zeppelinfeld	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Zeppelinstraße, Frankenstadion
Memorium	Kernbereich	Bärenschanze
Stadtbibliothek	Kernbereich	Wöhrder Wiese, Marientor
Tafelhalle	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Tafelhalle
Cinecitta`	Kernbereich	Wöhrder Wiese, Marientor
Sportstadien		
Max-Morlock-Stadion, Arena Nürnberger Versicherung	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Fußweg zur Haltestelle Frankenstadion = 8 Min. Fußweg zur Haltestelle Dutzendteich = 17 Min.

Publikumsintensive Orte	Gebietskategorie	Haltestellen
Kia-Metropol Arena	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Geisseestraße
Sonstiges		
Messe	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Messe
Flughafen	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Flughafen
Tiergarten	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Tiergarten
Volksfestplatz	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Doku-Zentrum

Im Folgenden ist eine Karte der Wirtschaftsförderung Nürnberg über alle Nürnberger Gewerbegebiete und gewerblichen Entwicklungsgebiete abgebildet (s. Abbildung 9). Die Gewerbegebiete sind hierbei nach der Anzahl der vorhandenen Arbeitsplätze gewichtet. Zusätzlich sind wichtige arbeitsplatzintensive Orte sowie Standorte, bei denen kurz- bis mittelfristig eine signifikante Zunahme von Arbeitsplätzen erwartet wird, in Tabellenform aufgelistet. Dies wurde zusammen mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschafts-förderung Nürnberg ausgearbeitet.

Arbeitsplatzintensive Orte	Gebietskategorie	Haltestellen
Ostendstraße	Kernbereich	Business Tower, Ostring
Steinbühl	Kernbereich	Kohlenhof, Steinbühl
Tullnaupark	Kernbereich	Tullnaupark
Kohlenhof	Kernbereich	Kohlenhof
Sandreuth	Kernbereich	Sandreuthstraße, Industriestraße
Messe	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Messe
Tillypark	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Am Tillypark, Gustav-Adolf-Straße
Auf AEG	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Eberhardshof
Quelle-Areal / The Q	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Eberhardshof
Nordostbahnhof (Merian Forum, Mercado)	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Nordostbahnhof
Ziegelstein	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Ziegelstein, Schwendengarten

Arbeitsplatzintensive Orte	Gebietskategorie	Haltestellen
Schafhof / Klingenhof	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Sieboldstraße Schleife, Herrnhütte
Kilianstraße	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Langer Steig
Leyh	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Leyh Kirche
Höfen	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Virnsberger Straße, Lenkersheimer Straße
Kleinreuth b. Schweinau	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Virnsberger Straße Wende, Flachslander Straße
Nordostpark / Norispark	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Nordostpark Mitte, Nordostpark Ost
Südwestpark	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Südwestpark, Nürnberg-Stein
Gibitzenhof	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Gibitzenhof, Löffelholzstraße
Beuthener Straße	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Max-Grundig-Platz, Poststraße Wende
Hafenindustriegebiet Nord	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Maiach, Eibach
GVZ Hafen Nürnberg	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Bochumer Straße, Koblenzer Straße, Duisburger Straße
Langwasser -Eurocom	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Scharfreiterring
Schweinau - Hansapark	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Hansastraße, Hohe Marter
Thon - Südwest	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Thon
Eibach	Gebiet hoher Nutzungsdichte	Mühlfeldstraße
Flughafen	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Flughafen
Schmalau West	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Schmalau
Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	GNF-Südallee
Gleiwitzer Straße	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	Moorenbrunnfeld
Schmalau Südost (perspektivisch)	Gebiet niedriger Nutzungsdichte	

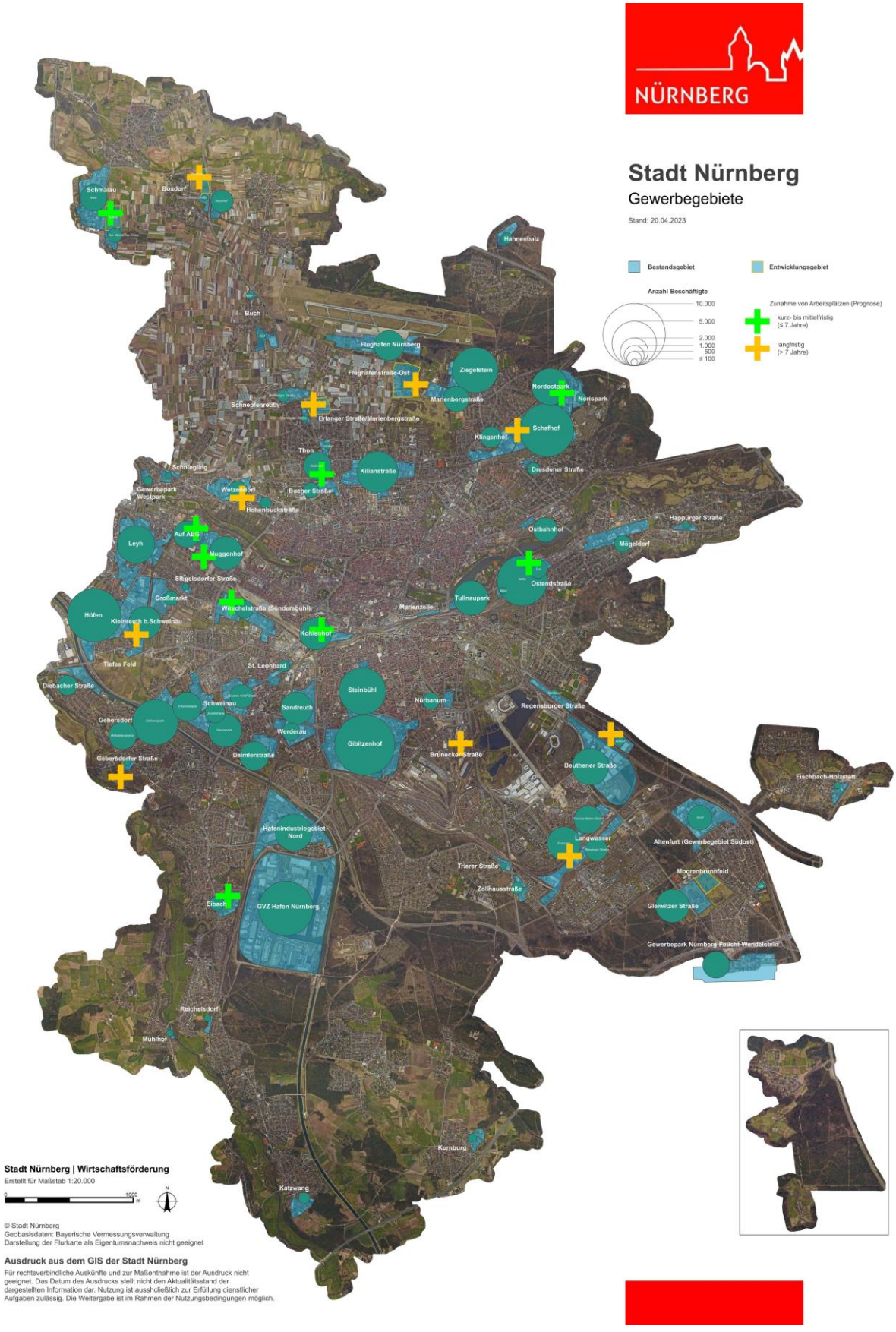


Abbildung 9: Übersicht Gewerbegebiete Nürnberg

Schulen

In Nürnberg befinden sich rd. 240 Schulstandorte. Mit ihren etwa 77.000 Schülerinnen und Schülern und deutlich über 5.000 Beschäftigten stellen die Schulstandorte bedeutende Verkehrserzeuger in der Stadt dar, die für die zeitlich sehr konzentrierte morgendliche Verkehrsspitze der Hauptverkehrszeit verantwortlich sind.

Aus verkehrlicher Sicht lassen sich die Schulen in drei Gruppen unterteilen:

- Schulen geringer Relevanz für den ÖPNV:
  Die 52 staatlichen Grundschulen mit zusammen etwa 17.900 Schülerinnen und Schülern sind aufgrund der kleinen Pflichtsprengel für fast alle Kinder fußläufig erreichbar.

- Schulen mittlerer bis großer Relevanz für den ÖPNV:
  Zum einen handelt es sich um weiterführende öffentliche Schulen ab der Klassenstufe 5. Dazu gehören insbesondere die Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien. Sie müssen aus schulfachlicher Sicht im Sinne des flächendeckenden Bildungsangebotes möglichst gut verteilt über das Stadtgebiet angeboten werden, bei Mittelschulen innerhalb der jeweiligen 6 Mittelschulverbünde. Im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ können hierdurch lange Fahrten im ÖV und MIV zu den Spitzenstunden vermieden werden. Zum anderen handelt es sich dabei um die meisten privaten allgemeinbildenden Schulen.
  Bei entsprechender Größe ist eine leistungsfähige, schienengebundene Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr anzustreben.

- Schulen mit sehr großer Relevanz für den ÖPNV:
  Hierbei handelt es sich um weiterführende Schulen und berufliche Schulen, die aufgrund von Alleinstellungsmerkmalen ein überregionales Einzugsgebiet aufweisen. Diese sind teils in sehr großen Schulkomplexen organisiert oder sehr dicht beieinanderliegend. Dies führt gebietsweise zu einer punktuellen Vollauslastung von Einzelfahrten im ÖPNV. Insbesondere der Abschnitt der U-Bahnlinien U2 und U3 ist zwischen den Knotenpunkten Hauptbahnhof und Rathenauplatz stark ausgelastet. Zusätzlich befindet sich die stärkste Konzentration von Hochschulstandorten im nordöstlichen Kerngebiet (zwischen Stadtpark und Wöhrder Wiese). Die daraus resultierenden ÖPNV-Fahrten überlagern sich zusätzlich auf dem genannten Abschnitt mit den Schülerverkehren. Zu nennen sind folgende Schwerpunkte:

Schule	Schülerzahl[29]
Berufsbildungszentrum Berliner Platz/Wieseler Str./Tempohaus	4.600[30]
Hans-Sachs-Gymnasium, städt. FOS Rollnerstr[31]., Labenwolf-Gym., Johannes-Scharrer-Gym., Willstätter-Gym.	4.050
Melanchthon-Gym, Wirtschaftsschule, Maria-Ward-Schule	2.250

Auch die Standorte der Friedrich-Alexander-Universität und der Technischen Hochschule haben einen hohen Anteil am Verkehr durch Auszubildende und Studierende. Die stärkste Konzentration von Hochschulstandorten befindet sich, wie auch die der beruflichen und weiterführenden Schulen, im nordöstlichen Kerngebiet (zwischen Stadtpark und Wöhrder Wiese).

Weitere Schulen mit großer ÖPNV-Relevanz außerhalb des nordöstlichen Korridors, die bereits bestehen, sind:

Schule	Schülerzahl[32]
Sigmund-Schuckert-Gym./Peter-Henlein-Realschule*	2.150
Wilhelm-Löhe-Schule	1.800
Martin-Behaim-Gymnasium / Neues Gymnasium*	2.000
Johann-Pachelbel-Realschule / staatliche Fachoberschule II (Neubau seit Sept. 2017 in Betrieb)	1.700
Bertolt-Brecht-Schule (Mittelschule, Realschule und Gymnasium)	1.850
Peter-Vischer-Schule (Realschule und Gymnasium)	1.250
** Ausbauten an diesen Schulstandorten sind geplant, daher langfristig noch höhere Schülerzahlen*	

In der Summe handelt es sich um 9 bestehende „Standorte“ mit etwa 21.650 Schülerinnen und Schülern und über 1.000 Beschäftigten. Die aktuellen Schulausbauprojekte werden in Kapitel 6.1.4 „Städtebauliche Entwicklung“ behandelt. Ein weiterer Hochschulstandort entsteht mit der Technischen Universität Nürnberg (UTN) im neuen Stadtteil Lichtenreuth.

Bereits aufgrund der hohen Schülerzahlen ist eine leistungsfähige, schienengebundene Erschließung erforderlich. In einer Betrachtung der Einzelstandorte ist aber zu berücksichtigen, dass die Schülerinnen und Schüler nicht ausschließlich in den Einzugsgebieten der leistungsfähigen Nahverkehrskorridore, sondern flächig um die Schule wohnen.

[29] Gerundete Schülerzahlen des Schuljahres 2024/2025
[30] In den Beruflichen Schulen Äußere Bayreuther Str. 61, Tempohaus, BBZ Berliner Platz und Wieselerstr. (Riegel) werden im Schuljahr 2024/25 etwa 2.250 Vollzeitschüler und 7.500 Teilzeitschüler unterrichtet. Dies ergibt eine schultägliche Belastung der Verkehrssysteme mit etwa 4.600 Schülern.
[31] Ab 2026 in der Breslauer Straße.
[32] Gerundete Schülerzahlen des Schuljahres 2024/2025.

Wie in Abbildung 10 zu erkennen, machen Schülerinnen und Schüler und Erwerbstätige insgesamt einen Anteil an ÖPNV-Wegen von 84 % aus. Zielorte mit hoher Arbeitsplatzdichte und hohen Schülerzahlen sind in der Angebotsgestaltung des ÖPNV besonders zu berücksichtigen.

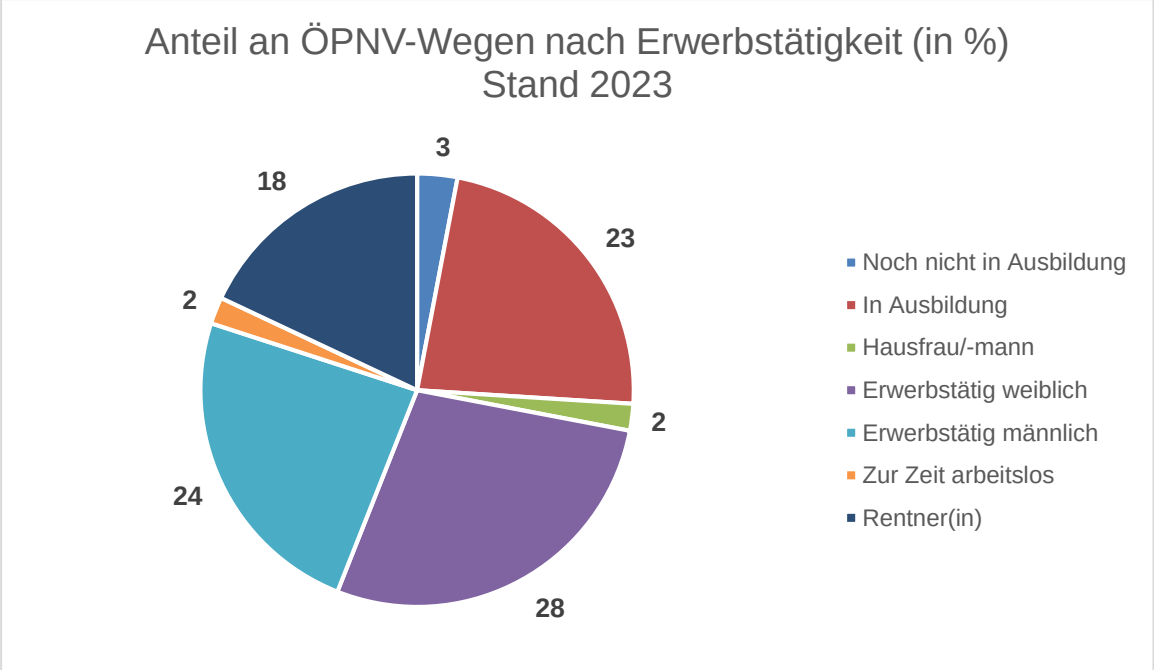


Abbildung 10: Anteil an ÖPNV-Wegen nach Erwerbstätigkeit 2023[33]

Die „Morgenspitze“ von 07:15 Uhr bis 08:15 Uhr ist vorrangig der Überlastung des ÖPNV wegen einheitlicher Schulanfangszeiten geschuldet. Die ist aber in der ökonomischen Betrachtung sehr teuer, weil Fahrzeuge, die für die Bewältigung der Morgenspitze eingesetzt werden, im restlichen Tagesverlauf teilweise nicht benötigt werden. Zudem wirft die Besetzung mit Fahrpersonal immer größere Probleme auf, gerade für Spitzenlasten und punktuelle Dienste.

Maßgebliche Verknüpfungspunkte

Ein Charakteristikum großstädtischen Verkehrs ist der gebrochene Verkehr und die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrssysteme. So wird beispielsweise das Schienennetz zur dezentralen Verteilung der Fahrgäste in das umliegende Gebiet mit einem ergänzenden Busnetz verknüpft. Das Verkehrsnetz der Stadt Nürnberg verfügt über zahlreiche Umsteigeknotenpunkte, an denen die Verkehrsangebote verknüpft werden und der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen und ÖPNV-Linien ermöglicht wird. Dabei kommt den Verknüpfungspunkten eine unterschiedlich hohe Bedeutung im Verkehrsnetz zu. Mit Blick auf die Funktion solcher Verknüpfungspunkte im Verkehrsnetz wurden maßgebliche Verknüpfungspunkte definiert, die das Stadtgebiet sektoral erschließen und eine direkte Verbindung ins Zentrum schaffen sowie Radialverbindungen

[33] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

und Stadt-Umland-Beziehungen herstellen. Die folgenden Verknüpfungspunkte wurden für das Verkehrsnetz der Stadt Nürnberg als maßgebliche Verknüpfungspunkte definiert.

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
Hauptbahnhof	S- & R-Bahnen U-Bahn (U1, U2, U3) Straßenbahn (5,7,8,11) Bus (43/44)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums Anbindung des Außenbereichs
Plärrer	U-Bahn (U1, U2, U3) Straßenbahn (4,6,10) Bus (34,36, 84)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums
Rathenauplatz	U-Bahn (U2, U3) Straßenbahn (8) Bus (36)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums
Friedrich-Ebert-Platz	U-Bahn (U3) Straßenbahn (4,10) Bus (34)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums
Dianaplatz	Straßenbahn (4,11) Bus (65, 68, 58)	Wechsel Verkehrssystem Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Doku-Zentrum	Straßenbahn (6, 8) Bus (36, 45, 55, 65)	direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Langwasser Mitte	U-Bahn (U1) Bus (44, 50, 52, 55, 56, 57, 68, 92, 93, 98, 504, 602, 603, 610)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins enge Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Frankenstraße	U-Bahn (U1) Straßenbahn (5) Bus (45, 51, 58, 65, 67)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins enge Zentrum Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Reichelsdorf Bahnhof	S-Bahn (S2) Bus (62, 82, 83)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Röthenbach	U-Bahn (U2) Bus (35, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 98, 713)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs / dezentrale Verknüpfung

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
Gustav-Adolf-Straße	U-Bahn (U3) Bus (35, 68, 69, 70, 71, 72, 73)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum Anbindung des Außenbereichs / dezentrale Verknüpfung
Maximilianstraße	U-Bahn (U1) Bus (35, 38, 39)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins enge Zentrum Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Westfriedhof, Nordwestring	U-Bahn (U3) Straßenbahn (6) Bus (35, 38, 39, 97)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Bucher Straße / Nordring	Straßenbahn (4,10) Bus (35)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Am Wegfeld	Straßenbahn (4,10) Bus (20, 30, 31, 33, 99, 179, 199, 290)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Nordostbahnhof	R-Bahn (R21) U-Bahn (U2) Bus (30, 35, 45, 46, 65, 95)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Herrnhütte	U-Bahn (U2) Bus (30, 31, 32, 212)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs / dezentrale Verknüpfung
Tauroggenstraße	Straßenbahn (8) Bus (65, 95)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Mögeldorf	S-Bahn (S2) Straßenbahn (5,11) Bus (40, 45, 95)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
Ostring, Business Tower	S-Bahn (S2) Straßenbahn (5,11) Bus (43, 65)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Fischbach Bahnhof	S-Bahn (S1, S3) Bus (54, 56, 57, 59, 96)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Stadtgrenze	U-Bahn (U1) Bus (37, 38, 73, 175)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Schweiggerstraße	Straßenbahn (6, 7, 8, 10)	direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Aufseßplatz	U-Bahn (U1) Straßenbahn (5, 6, 10, 11)	Wechsel Verkehrssystem Direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Landgrabenstraße, Melanchthonplatz*	Straßenbahn (4, 6, 10, 11)	Direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Gebersdorf*	U-Bahn (U3)* Bus (38, 70, 71, 72, 73, 113, 177)*	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Hiroshimaplatz*	Straßenbahn (7)* Bus (45, 65)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Bauernfeindstraße*	U-Bahn (U1) Straßenbahn (7)* Bus (53)	Wechsel Verkehrssystem Direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum Anbindung des Außenbereichs / dezentrale Verknüpfung

*perspektivisch

„Gebersdorf“, „Hiroshimaplatz“, „Bauernfeindstraße“ und „Melanchthonplatz“ sind Haltestellen, die zum Teil noch nicht existieren oder noch keine hohe Bedeutung für das ÖPNV-Netz haben, die aber, wenn geplante Maßnahmen in der Laufzeit dieser Nahverkehrsfortschreibung umgesetzt werden, eine perspektivisch hohe Bedeutung

erlangen werden. Aus diesem Grund werden diese Haltestellen unter dem Zusatz „perspektivisch“ in die Tabelle aufgenommen.

In der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 wurde eine Kategorisierung von Umsteigeknotenpunkten, um Prioritäten in der Angebotsplanung berücksichtigen zu können, gefordert. In der folgenden Tabelle sind alle genannten Umsteigeknotenpunkte nach ihrer Wichtigkeit für die allgemeine Angebotsplanung kategorisiert. Hiermit können generelle Fragestellungen zur Wichtigkeit von Haltestellen für die Angebotsplanung beantwortet werden. Kategorie „A“ ist dabei die wichtigste und „E“ die am wenigsten wichtige Kategorie. Die beiden größten Umsteigeknotenpunkte Hauptbahnhof und Plärrer sind dabei in Kategorie A eingestuft. Die restlichen Einstufungen in die Kategorien erfolgen nach folgenden Kriterien:

Kategorie	
A	Hauptbahnhof, Plärrer
B	Alle Verkehrsarten vertreten oder ≥ 25 Abfahrten (Fahrtenpaare) / h
C	≥ 12 Abfahrten (Fahrtenpaare) / h
D	≥ 9 Abfahrten (Fahrtenpaare) / h
E	< 9 Abfahrten (Fahrtenpaare) / h

Generelle Haltestellenkategorisierung	
Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	**Kategorie**
Hauptbahnhof	A
Plärrer	A
Frankenstraße	B
Langwasser Mitte	B
Rathenauplatz	B
Röthenbach	B
Am Wegfeld	B
Friedrich-Ebert-Platz	B
Gustav-Adolf-Straße	B
Doku-Zentrum	C
Stadtgrenze	C
Nordostbahnhof	C

Generelle Haltestellenkategorisierung	
Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	**Kategorie**
Dianaplatz	C
Maximilianstraße	C
Schweiggerstraße	C
Aufseßplatz	C
Landgrabenstraße / Melanchthonplatz*	C
Westfriedhof, Nordwestring	D
Ostring, Business Tower	D
Fischbach Bahnhof	D
Mögeldorf	E
Herrnhütte	E
Reichelsdorf Bahnhof	E
Bucher Straße / Nordring	E
Tauroggenstraße	E
Gebersdorf*	/
Hiroshimaplatz*	/
Bauernfeindstraße*	/

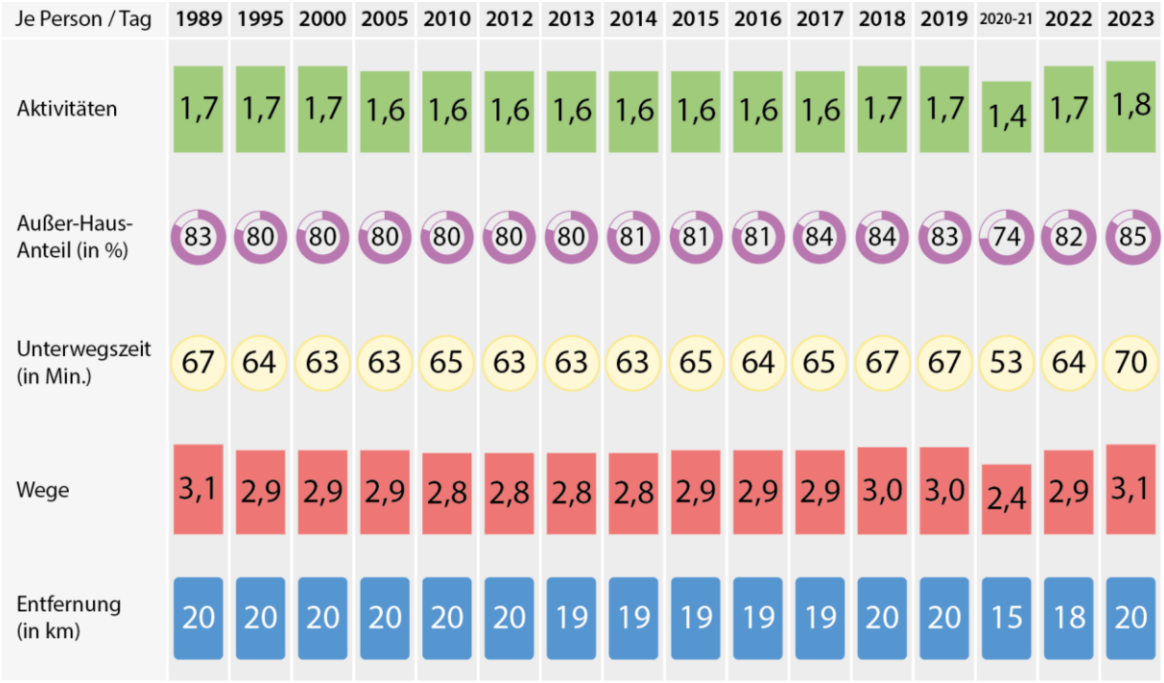
*Perspektivisch

Eine gesonderte Kategorisierung der Haltestellen nur für die Anschlussplanung in der SVZ ist in Kapitel 4.1.3 zu finden.

3.2. Mobilitätskenngrößen

Die Betrachtung der Mobilitätsentwicklung im Nürnberger Stadtgebiet gestaltet sich momentan durch die Einflüsse der Coronapandemie schwierig. Derzeit ist noch nicht abzusehen, wie sich das Mobilitätsverhalten langfristig weiterentwickeln wird. Außerdem wurden die Mobilitätskennwerte in den Jahren 2020-2022 durch Lockdowns und Kontaktbeschränkungen stark verzerrt. Aus diesem Grund konnten in den Pandemiezeiten

viele statistische Kennwerte nicht erfasst werden. Dadurch ist nur eine Betrachtung der Zahlen von 2019 und mit entsprechender Vorsicht der Zahlen von 2023 zu empfehlen.



Je Person / Tag	1989	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-21	2022	2023
Aktivitäten	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,4	1,7	1,8
Außer-Haus-Anteil (in %)	83	80	80	80	80	80	80	81	81	81	84	84	83	74	82	85
Unterwegszeit (in Min.)	67	64	63	63	65	63	63	63	65	64	65	67	67	53	64	70
Wege	3,1	2,9	2,9	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	3,0	3,0	2,4	2,9	3,1
Entfernung (in km)	20	20	20	20	20	20	19	19	19	19	19	20	20	15	18	20

Abbildung 11: Kennziffern der Mobilität 1989 bis 2023[34]

Bei der Analyse von generellen Kennziffern der Mobilität (vgl. Abbildung 11) sind die Rückgänge in der Mobilität während der Coronapandemie deutlich sichtbar, auch wenn sich die Trends aus den Jahren davor mittlerweile zum Großteil wieder fortsetzen. Generell lässt sich sagen, dass das Gesamtverkehrsverhalten in den letzten zehn Jahren ansteigend ist, aber bei Betrachtung des Zeitraums seit 1989 die Werte wieder nahezu auf dem Niveau von vor 30 Jahren sind mit leicht steigender Tendenz. Auffallend ist zudem, dass die Anzahl der Aktivitäten von 1,7 auf 1,8 ansteigend ist, die tägliche Wegeanzahl allerdings bei 3,1 stagnieren und die Entfernung ebenfalls gleichbleibend ist. Der „Außer-Haus-Anteil“ liegt bei 84 %. Dabei sind die Bürgerinnen und Bürger 70 Minuten unterwegs und legen bei 3,1 Wegen pro Tag eine Entfernung von 20 km zurück.

[34] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

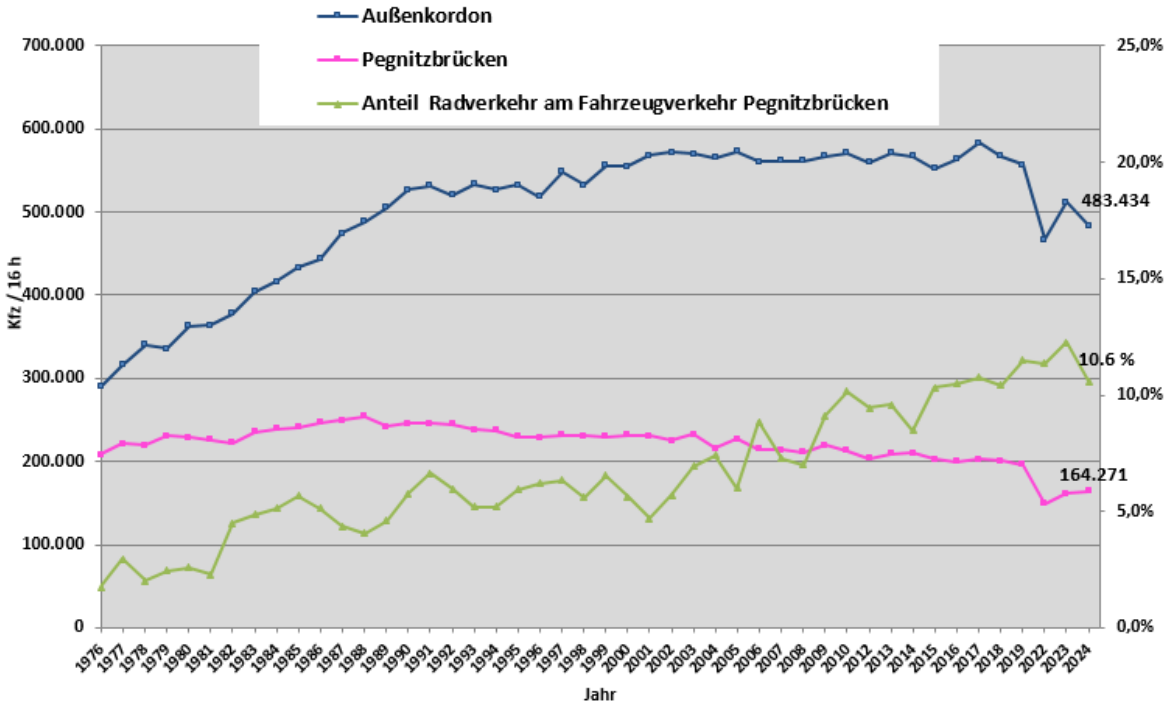


Abbildung 12: Gesamtes Verkehrsaufkommen Stadt Nürnberg[35]

Für die Betrachtung des Binnen- und Pendlerverkehrs im Nürnberger Stadtgebiet werden Daten der jährlich stattfindenden Querschnittszählung des Verkehrsplanungsamtes der Stadt Nürnberg betrachtet (vgl. Abbildung 12). Die Zähldaten des Außenkordons, also des Verkehrs über die Stadtgrenze stehen hierbei stellvertretend für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr (Pendlerverkehr) und die Daten der Pegnitzbrücken lassen sich als Indikator für den Binnenverkehr heranziehen. Um zu verdeutlichen, dass sich das Mobilitätsverhalten während der Coronapandemie unverhältnismäßig verändert hat, ist in Abbildung 12 das Ergebnis der Querschnittszählung von 2024 abgebildet. Das deutliche Abfallen des Kfz-Verkehrs am Außenkordon und an den Pegnitzbrücken in 2022 und auch noch in 2024 ist gut zu erkennen, obwohl die Hauptauswirkung der Coronapandemie in den Jahren 2020 und 2021 war und in 2022 und 2023 die verkehrlichen Auswirkungen der Pandemie schon wieder leicht nachgelassen haben.

Bei Betrachtung des Pendlerverkehrs (Außenkordon) fällt auf, dass die Werte in den letzten 20 Jahren bis 2019 auf gleichbleibendem Niveau lagen. Seit der Pandemie sind diese wie beschrieben rückläufig. Auf den Pegnitzbrücken (Binnenverkehr) ist bereits seit einigen Jahren ein konstanter Rückgang des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrsanteils zu verzeichnen. Dieser Trend ist auch in Abbildung 14 bei Betrachtung des Modal Splits zu erkennen. Zu beachten ist dabei, dass nur Radfahrende an den MIV-Trassen gezählt werden, mit dem fortschreitenden Radwegenetzausbau auch abseits der MIV-Routen werden die Zahlen also immer unstimmiger – der tatsächliche Radanteil in diesen Routen ist höher.

[35] Verkehrszählung 2024, Verkehrsplanungsamt Stadt Nürnberg.

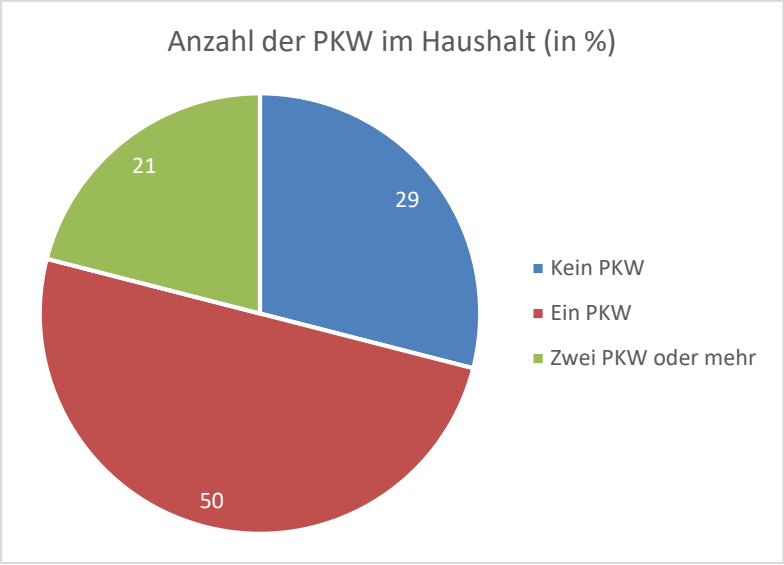


Abbildung 13: Anzahl der PKW im Haushalt[36]

Im Rahmen der Kontiv-Erhebung „Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023“ gaben ca. 29 % der Haushalte an, keinen PKW zu besitzen (vgl. Abbildung 13). Im bundesweiten Vergleich liegt dieser Wert leicht über dem Bundesdurchschnitt von 23 %.[37] Ein gut ausgebautes ÖPNV-Angebot ist gerade für diese Haushalte besonders wichtig. Der Besitz eines PKW ist mit hohen Kosten verbunden. Hier ist die Stadt Nürnberg als Aufgabenträgerin des ÖPNV in der Pflicht, eine attraktive Alternative im Sinne der Daseinsvorsorge anzubieten.

[36] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2023, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.
[37] https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte, abgerufen am 20.08.2024.

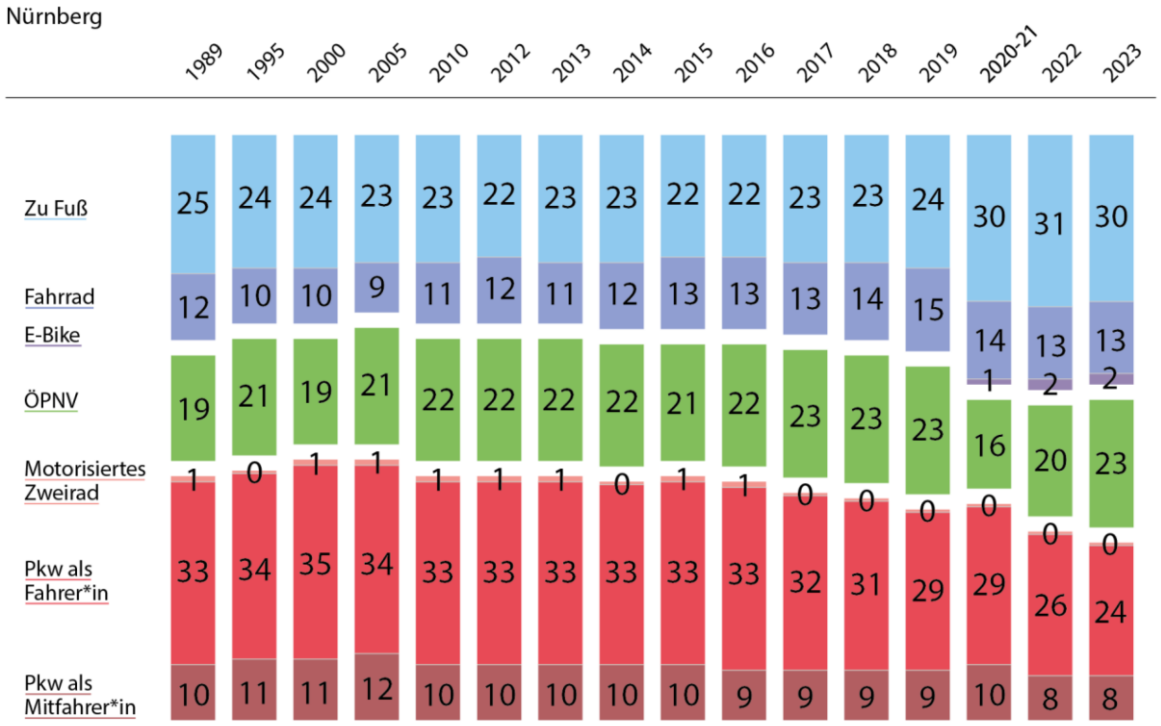


Abbildung 14: Hauptverkehrsmittelwahl 1989 bis 2023[38]

Im Jahr 2019 wurden 38 % aller Wege der Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Nürnberg mit dem PKW getätigt. 23 % aller Wege wurden mit dem ÖPNV zurückgelegt. Für 15 % der Wege wurde sich für das Fahrrad entschieden und 24 % der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt (vgl. Abbildung 14). Die Mobilitätskennwerte blieben seit Jahren konstant mit leichten Trends.

Auch als Folge der Coronapandemie hat der Fußverkehr 2023 auf 30 % stark zugenommen, während die Wege mit dem Pkw auf 32 % zurückgegangen sind. Dies ist auf veränderte Mobilitätsgewohnheiten zurückzuführen. Durch ein breites Homeoffice-Angebot werden die Wege kürzer und nach der Arbeit oder in Mittagspausen erfolgen viele Wege per Fuß, anstatt wie vor der Pandemie mit dem Auto. Der ÖPNV und das Fahrrad verbleiben 2023 bei 23 % und 15 %.

Die Stabilisierung dieses Trends hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes muss wichtiges Ziel der Stadt Nürnberg bleiben und sein. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde hierfür durch den Nürnberger Stadtrat am 27.01.2021 der Grundstein gelegt. Darin strebt die Stadt Nürnberg für das Jahr 2030 eine Erhöhung der Wegeanteile des Umweltverbundes, also ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr, an. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurden Maßnahmen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Erreichung der definierten Zielwerte für den Modal Split definiert (s. Kapitel 2.1).

[38] Mobilitätsverhalten der Nürnberger(innen) 2023 PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

3.3. ÖPNV-Planungsnetz

3.3.1. Bestand

Insgesamt besteht das ÖPNV-Angebot auf dem Nürnberger Stadtgebiet aus 3 U-Bahnlinien, 7 Straßenbahnlinien, 70 Buslinien (davon 53 VAG Buslinien) und 19 Nightlinerlinien (davon 18 VAG Nightlinerlinien). Das ÖPNV-Netz ist beständigen Anpassungen und Optimierungen unterlegen. Daher wurde als Referenzzeitpunkt für die in diesem Nahverkehrsplan durchgeführte Analyse des ÖPNV-Angebotes der Fahrplan mit Stand 10.12.2023 gewählt.

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
U 1	Langwasser Süd – Fürth Hardhöhe	VAG	5 (3⅓)	6⅔	10
U 2	Röthenbach – Ziegelstein – Flughafen	VAG	5	5	10
U 3	Großreuth bei Schweinau – Nordwestring	VAG	5	5	10
Tram 4	Gibitzenhof – Am Wegfeld	VAG	10	10	20
Tram 5	Worzeldorfer Straße – Tiergarten	VAG	10	10	20
Tram 6	Doku-Zentrum – Westfriedhof	VAG	10	10	20
Tram 7	Tristanstraße – Hauptbahnhof	VAG	20	20	30
Tram 8	Doku-Zentrum – Erlenstegen	VAG	10	10	20
Tram 10	Dutzendteich – Am Wegfeld	VAG	10	10	20
Tram 11	Gibitzenhof – Tiergarten	VAG	10	10	20
Bus 20	Am Wegfeld – Erlangen Arcaden	VAG	20	40	-
Bus 21	Ziegelstein Süd – Buchenbühl – Ziegelstein Süd	VAG	20	20	40
Bus 30	Nordostbahnhof - Erlangen Arcaden / Hugenottenplatz	VAG	20	40	40
Bus 31	Herrnhütte – Großgründlach	VAG	20	40	40[39]
Bus 32	Herrnhütte – Sieboldstraße Schleife	VAG	20	20	20[40]
Bus 33	Flughafen – Am Wegfeld – Fürth Rathaus	infra	20	40	40
Bus 34	Plärrer – Friedrich-Ebert-Platz	VAG	10	10	20
Bus 35	Röthenbach – Nordostbahnhof	VAG	10	20	20
Bus 36	Plärrer – Doku-Zentrum	VAG	10	10	20

[39] nur zwischen Am Wegfeld und Neunhof
[40] nur Mo-Fr; NVZ/SVZ mit Bedienlücken

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 37	Heilig-Geist-Spital – Fürth Hauptbahnhof	VAG	20	40	40
Bus 38	Virnsberger Straße – Stadtgrenze	VAG	(10)[41] 20	20	(20)[42] 40
Bus 39	Maximilianstraße – Fürth Hauptbahnhof	VAG	20	40	(40)[43]
Bus 40	Heinemannbrücke – Behringersdorf	VAG	10[44]/ 20	20	40
Bus 43	Hauptbahnhof – Heinemannbrücke	VAG	10	20	20
Bus 44	Hauptbahnhof – Wohnanlage Regensburger Straße - (Langwasser Mitte)	VAG	10 (20)	20	40
Bus 45	Frankenstraße – Ziegelstein Süd	VAG	20	20	40
Bus 46	Heilig-Geist-Spital – Martha-Maria-Krankenhaus	VAG	20	20	40
Bus 47	Heilig-Geist-Spital – Forchheimer Straße	VAG	20	40	40
Bus 49	Nordostbahnhof – Martha-Maria-Krankenhaus	VAG	20	--	--
Bus 50	Langwasser Mitte – Feucht Am Reichswald	VAG	40	40	40[45]
Bus 51	Frankenstraße - Kleinschwarzenlohe Nord	VAG	10	20	20
Bus 52	Langwasser Mitte – Katzwang Süd	VAG	20	20	40
Bus 53	Luitpoldhain – Kornburg – (Schwand)	VAG	20	20 (60)	40
Bus 54	Langwasser Süd – Brunn Schleife	VAG	20[46]/ 40	40	80
Bus 55	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte	VAG	10	20	40 (20)[47]
Bus 56	(Langwasser Mitte – Klinikum Süd) – Fischbach Flachsröste	VAG	20	20	(20) 40
Bus 57	Langwasser Mitte – Fischbach Bahnhof	VAG	10	20	40
Bus 58	Frankenstraße – Wacholderweg	VAG	20	20	40[48]
Bus 59	Langwasser Süd – Birnthon	VAG	40	40	80
Bus 60	Röthenbach – Bremer Straße Wende	VAG	60[49]	60[50]	--
Bus 61	Röthenbach – Mühlhof – Holzheim / Wolkersdorf – (Schwabach)	VAG	10 (20)	20 (40)	40

[41] Verstärkerfahrten Virnsberger Straße - Stadtgrenze
[42] nur Mo-Fr
[43] nur Gustav-Adolf-Straße – Virnsberger Straße
[44] morgens
[45] nur Mo-Fr
[46] morgens
[47] nur Mo-Fr
[48] nur Dianaplatz - Werderau
[49] nur Mo-Fr
[50] nur Mo-Fr

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 62	(Röthenbach – Katzwang Süd) – Kornburg	VAG	(10) 20	20	(40) -
Bus 63	Röthenbach – Stein Goethering	Reck	10	20	40
Bus 64	Röthenbach – Stein Unterweihersbuch	Reck	20	20	40
Bus 65	Röthenbach – Nordostbahnhof	VAG	10	20	20
Bus 66	Röthenbach – Pillenreuth	VAG	20	20	40[51]
Bus 67	Frankenstraße – Fürth Hauptbahnhof	VAG	10	20	40
Bus 68	Gustav-Adolf-Straße – Langwasser Mitte	VAG	20	20	-
Bus 69	Gustav-Adolf-Straße – Röthenbach	VAG	10	20	40
Bus 70	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Kneippallee	VAG	20	40	40
Bus 71	Gustav-Adolf-Straße – (Fürth Süd - Oberasbach Leipziger Platz)	VAG	20	40	(40)
Bus 72	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Realschule	VAG	20	40	-
Bus 73	Gustav-Adolf-Straße - Stadtgrenze	VAG	20	40	40
Bus 81	Rufbus: Holzheim Schleife - Holzheim	VAG	20	20	40
Bus 82	Koppenhof – Reichelsdorf Bahnhof	VAG	40	40	40
Bus 83	Koppenhof – Katzwang Süd	VAG	40	40	--
Bus 84	Plärrer – Dr. Erler Kliniken	VAG	20 Minuten Takt (Mo-Fr 7 – 18 Uhr, Sa-So und Feiertag 10-18 Uhr)		
Bus 89	Frankenstraße – Kornburg – Gymnasium Wendelstein	VAG	Einzelne Fahrten an Schultagen		
Bus 91	Röthenbach – Kornburg	VAG	Einzel-fahrten an Schul-tagen		
Bus 92	Meistersingerhalle – Katzwang Süd	VAG			
Bus 93	Meistersingerhalle – Kornburg	VAG			
Bus 94	Sportanlage FCN – Heilig-Geist-Spital	VAG			
Bus 95	Mögeldorf – Nordostbahnhof	VAG			
Bus 96	Meistersingerhalle – Birnthon	VAG			
Bus 97[52]	Nordwestring – Berufsförderungswerk – Forchheimer Straße	VAG			
Bus 98	Langwasser Mitte – Stein Schloß	VAG			
Bus 99	Höfles – Buch Süd	VAG			

[51] nur Mo-Fr, sonst Röthenbach – Eibach Bf
[52] Einführung der Linie zum 10.09.2024

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 113	Rothenburger Straße – Zirndorf – Großhabersdorf – Rügland / Unternbibert	Schmetterling			
Bus 175	Vach Nord – Eigenes Heim – Fürth Klinikum – Fürth Rathaus –Poppenreuth – Stadtgrenze	infra	20	30	60
Bus 177	(Europaallee) – infra – Leyher Straße – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Rudolf-Schiestl-Straße	infra	(20) 10	(30) 15	(60) 30[53]
Bus 178	Weiherhof/Waldkrankenhaus[54] – Eschenau – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Schmalau Wetzlarer Straße	infra	20	30	60
Bus 179	Fürth Süd – Kalb-Siedlung – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Großgründlach – (Am Wegfeld)	infra	20	30 (-)	60 (-)
Bus 199	Herzogenaurach – Erlangen – Nürnberg	OVF	Einzelne Fahrten am Tag		
Bus 212	Herrnhütte – Heroldsberg – Eschenau – Gräfenberg	Schmetterling	Einzelne Fahrten am Tag		
Bus 290	Am Wegfeld – Boxdorf – Großgründlach – Tennenlohe – Bruck – Hauptbahnhof – Waldkrankenhaus	ESTW	20	20	40
Bus 602	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kleinschwarzenlohe	DB Regio Bus / OVF	40	60	-
Bus 603	Langwasser Mitte – Wendelstein – Raubersried	DB Regio Bus / OVF	20	40	-
Bus 610	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kleinschwarzenlohe	DB Regio Bus	-	-	60
Bus 662	Katzwang Mitte – Schwabach	Stadtverkehr Schwabach GmbH	30	30	-
Bus 713	Hohe Marter – Heilsbronn	Reck	Einzelne Fahrten am Tag		
N 1	Nürnberg Hauptbahnhof – Buchenbühl	VAG	-	-	Einzel-fahrten Sa, So und Feier-tage
N 2	Nürnberg Hauptbahnhof – Hersbruck	VAG	-	-	
N 3	Nürnberg Hauptbahnhof – Heinemannbrücke	VAG	-	-	
N 4	Nürnberg Hauptbahnhof – Brunn	VAG	-	-	
N 5	Nürnberg Hauptbahnhof – Worzeldorf	OVF	-	-	
N 6	Nürnberg Hauptbahnhof – Kornburg	VAG	-	-	
N 7	Nürnberg Hauptbahnhof – Großhabersdorf	VAG	-	-	
N 8	Nürnberg Hauptbahnhof – Bronnamberg	VAG	-	-	
N 9	Nürnberg Hauptbahnhof – Fürth – Burgfarrnbach	VAG	-	-	
N 10	Nürnberg Hauptbahnhof – Erlangen Hugenottenplatz	VAG	-	-	
N 11	Nürnberg Hauptbahnhof – Stadtgrenze	VAG	-	-	
N 12	Nürnberg Hauptbahnhof – Flughafen	VAG	-	-	

[53] nur infra – Fürth Hauptbahnhof
[54] Einzelfahrten

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
N 13	Nürnberg Hauptbahnhof – Lauf – Simmelsdorf – Hüttenbach	VAG	-	-	
N 14	Nürnberg Hauptbahnhof - Stadtgrenze	VAG	-	-	
N 15	Nürnberg Hauptbahnhof – Ezelsdorf	VAG	-	-	
N 55	Nürnberg Langwasser Süd – Hagenhausen	VAG	-	-	
N 59	Rufbus: Langwasser Süd – Ochenbruck	VAG	-	-	
N 60	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kornburg	DB Regio Bus Bayern / OVF	-	-	
N 61	Nürnberg Koppenhof – Schwabach Schillerplatz	VAG	-	-	

Das Nürnberger ÖPNV-Bestandsnetz der VAG umfasst eine Gesamtlinienlänge von rund 628 km (Stand 2023). Die Linienlänge verteilt sich auf die U-Bahn mit 41 km, auf die Straßenbahn mit 39 km und auf den Bus mit 548 km. Die Werte sind gerundet.

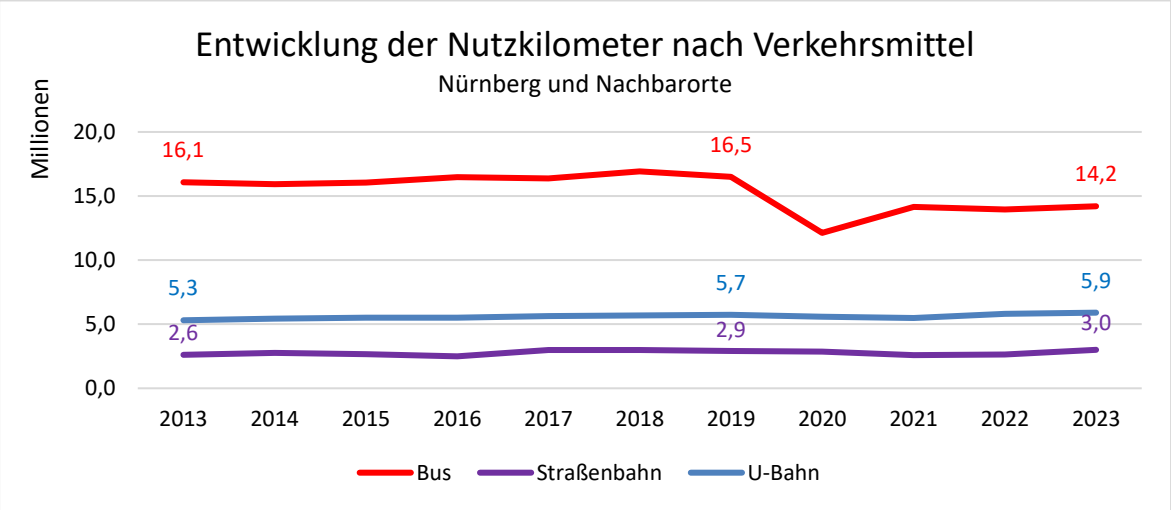


Abbildung 15: Entwicklung der Nutzzugkilometer nach Verkehrsmittel[55]

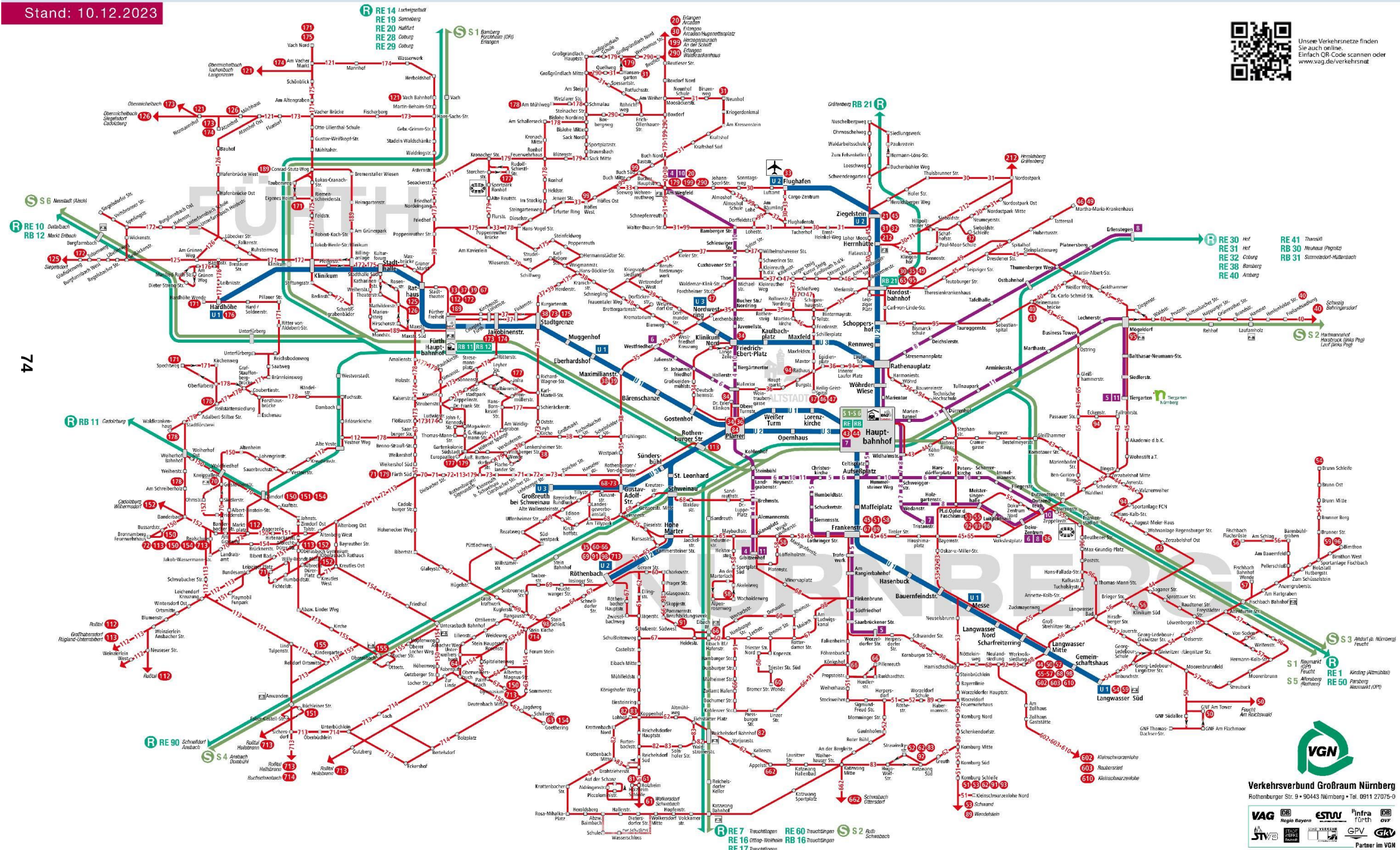
Nutzzugkilometer ist die Maßeinheit für die erbrachte Fahrleistung eines Verkehrsunternehmens bzw. die Summe der jährlichen Fahrzeugkilometer aller Fahrzeuge des Unternehmens (exklusive Betriebsfahrten). Grundsätzlich lässt sich in Abbildung 15 eine leichte Erhöhung im Straßenbahn- und U-Bahnbereich und ein deutlicher Rückgang im Busbereich, gerade im Jahr 2020 erkennen. Der Rückgang der Nutzzugkilometer im Busverkehr ist stark beeinflusst durch die Coronapandemie. Dass das Busangebot noch nicht wieder das Niveau von 2019 erreicht hat, liegt unter anderem an den Änderungen der Gebietsabgrenzung im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA) von 2019 auf 2020. Die Nutzzugkilometer der Straßenbahn werden im Fahrplanjahr 2024 um circa 1.000.000 Kilometer durch die Einführung der beiden Straßenbahnlinien 10 und 11 stark ansteigen.

[55] VAG, 2023.

Liniennetz Nürnberg-Fürth

S R U Tram Bus

Stand: 10.12.2023



3.3.2. ÖPNV-Zielnetz

Das langfristige planerische Zielnetz der schienengebundenen Nahverkehre auf dem Stadtgebiet Nürnberg wird mit dem ÖPNV-Netz des NVEP 2025+ und des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 abgebildet (s. Kapitel 2.4 und 2.5).

3.3.3. ÖPNV-Fahrgastzahlen

Die Maßeinheit der Linienbeförderungsfälle bezeichnet die Anzahl der beförderten Fahrgäste. In Abbildung 17 ist die Entwicklung in den letzten 10 Jahren dargestellt. Im Allgemeinen lässt sich ein konstantes Wachstum bis 2019 erkennen. Mit Beginn der Covid-19-Pandemie brechen die Werte 2020 stark ein. Bis zum Jahr 2022 konnten sich die Werte zwar wieder erholen, aber das Niveau vor der Pandemie noch nicht wieder erreichen. Erst im Jahr 2023 konnten die Werte aus dem Jahr 2019 teilweise sogar übertroffen werden. Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket hat hierbei sicher vor allem im Freizeitverkehr an den Wochenenden einen Einfluss. Ebenfalls interessant ist die sich herauskristallisierende verschobene Tagesganglinie vor allem am Nachmittag. Die Nachmittagsspitze des Pendelverkehrs ist nicht mehr so ausgeprägt und verteilt sich stärker über den gesamten Nachmittag. Auch erreichen die Fahrgastzahlen am Nachmittag teilweise die Werte der Frühspitze. Eine Ursache hierfür könnte das Mehrangebot von Homeoffice-Arbeitsplätzen sein, sodass die morgendliche Fahrgastspitze durch den Rückgang von Pendlerinnen und Pendlern teilweise abflacht und die Freizeitaktivitäten nach der Arbeit zunehmen. Durch die Einführung der Linien 10 und 11 im Fahrplanjahr 2024 werden die Zahlen der Straßenbahn ansteigen. Erste Zählungen verdeutlichen dies bereits. Die Zahlen sind im Verhältnis zu den gefahrenen Fahrzeugkilometern je Verkehrsmittel zu sehen. Da die Busse in Gesamtheit mehr Kilometer als die Straßenbahnen zurücklegen, befördert die Straßenbahn dennoch je Fahrt deutlich mehr Fahrgäste als der Bus. Hinzu kommt, dass im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen durchgeführte Schienenersatzverkehre sich negativ auf die Fahrgastzahlen im Straßenbahnverkehr auswirken und dem Busverkehr zugeschlagen werden.

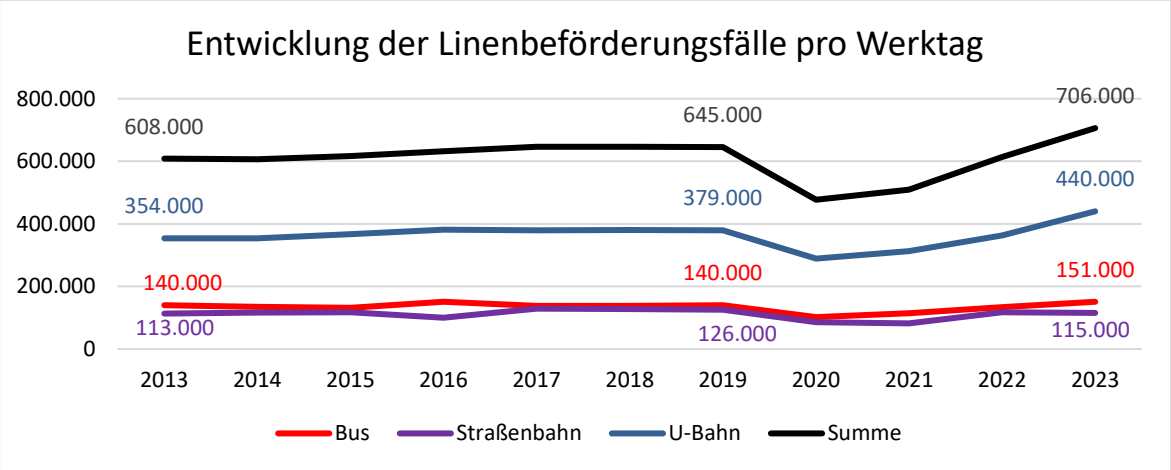


Abbildung 17: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle[57]

[57] Erhebung der Fahrgastzahlen, VAG, Stand 2023.

Die graphische Darstellung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV in Nürnberg mittels Netzbelastungsplan in Abbildung 18 zeigt die hohe Nachfrage der zentrumsgerichteten ÖPNV-Linien im Stadtgebiet. Diese Linien sind zum Großteil U-Bahn- und Straßenbahnlinien. Die Buslinien übernehmen im Normalfall die feingliedrige direkte Verteilung an die Straßenbahn oder U-Bahn zu den Verknüpfungspunkten (vgl. Kapitel 3.1.3), von denen viele am B4-Ring liegen. Im Netzbelastungsplan sind die Buskorridore gut zu erkennen, die nachfrageseitig ein schienengebundenes ÖPNV-Angebot rechtfertigen würden (Maßstab der U-Bahn zur besseren Darstellung gegenüber Straßenbahn und Bus reduziert). Im NVEP 2025+ wurden diese Korridore hinsichtlich ihrer Förderfähigkeit durch den Bund untersucht (vgl. Kapitel 2.4). Die Netzbelastungsdaten in Abbildung 18 entstammen der Fahrgasterhebung des VGN aus 2017. Die nächste Fahrgasterhebung läuft aktuell während dieser Nahverkehrsplanfortschreibung. Ergebnisse sind noch nicht abzusehen. Trotz der alten Datengrundlage sind die Verhältnisse zwischen den ÖPNV-Linien weiterhin aktuell.

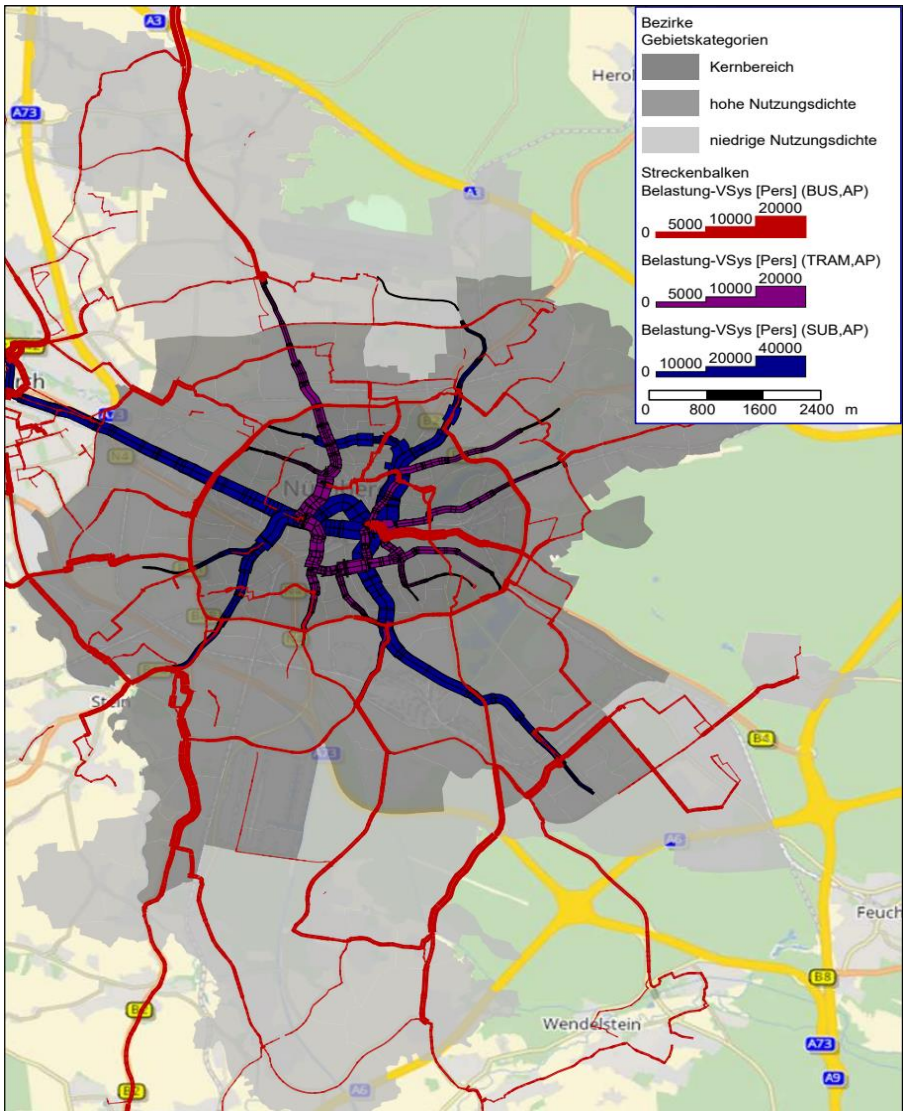


Abbildung 18: Netzbelastungsplan - Fahrgäste ÖPNV Nürnberg[58]

[58] Darstellung nach PTV, Kartengrundlage: HERE, 2024.

4. Qualitätsziele als Anforderung an das Nahverkehrsangebot

Dieses Kapitel ist aufgrund der in Kapitel 1.3 beschriebenen finanziellen Situation unter dem Vorbehalt einer tragbaren Finanzierung zu sehen.

4.1. Angebotsstandards

Mit der Festlegung von Angebotsstandards definiert die Stadt Nürnberg als Aufgabenträgerin entsprechend der ausreichenden Bedienung gemäß § 8 (3) PBefG die gewünschten Anforderungen an den Umfang und die Qualität der ÖPNV-Leistungen in Form von Rahmenvorgaben und Zielen zur Versorgung ihrer Bürgerinnen und Bürger.

Als Grundlage für die im Folgenden festgelegten Richtwerte der Angebotsstandards wurden die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (1998), der VDV-Schrift (2001) sowie die Festlegungen im bestehenden Nahverkehrsplan der Stadt Nürnberg und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 herangezogen.

4.1.1. Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität beschreibt die räumliche Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV. Dabei stellen die Erreichbarkeit von Haltestellen und die Anbindung an das Zentrum wichtige Kriterien dar. Die bisherigen Ziel- und Grenzwerte für die Erschließungsqualität bleiben für diese Nahverkehrsplanfortschreibung bestehen.

Einzugsbereich

Die im Folgenden festgelegten maximalen Einzugsbereiche von Haltestellen definieren zumutbare Entfernungen von Haltestellen (Luftlinie) in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel und der Gebietskategorie aus Kapitel 3.13.1.2. Die Entfernung zur Haltestelle ist für die Verkehrsmittelwahl von großer Bedeutung. Kurze Zugangswege bedeuten mehr potentielle Fahrgäste durch eine höhere Attraktivität des Angebots.

Einzugsbereich (in m Luftlinie)	Bus	Straßenbahn	U-Bahn	S-/R-Bahn	Nightliner
Kernbereich	300	400	500	600	600
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	400	500	600	600	600
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	600	600	1.000	1.000	1.000

Laut Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sind alle Flächen mit zusammenhängender Bebauung ab 200 Einwohnern, einer entsprechenden Zahl an Einpendlern oder einer vergleichbar verkehrserzeugenden Einrichtung zu erschließen. 309 der insgesamt 322 Verkehrszellen weisen mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohner oder Erwerbstätige auf. Die verbleibenden 13 Verkehrszellen sind Wald-, Acker- und Wiesenflächen, Friedhöfe oder Sportflächen. Eine Ausnahme stellen die Distrikte Birnthon und Netzstall dar, die aufgrund ihrer geringen Größe und geringen Einwohnerdichte den genannten Wert

unterschreiten, jedoch dennoch aufgrund ihrer Hauptnutzung Wohnen und der abgelegenen Lage zu erschließen sind.

Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Personen im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen. Flächen mit stark schwankender Siedlungsstruktur gelten als erschlossen, wenn mindestens 60 % der Fläche und der definierte Schwerpunkt der Nachfrage im Haltestelleneinzugsradius liegen.

Anbindung

Die Anbindung an das Zentrum ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV-Angebots. Die Qualität der Anbindung kann über die Reisezeit ermittelt werden. Analog zur Leitlinie und VDV-Schrift werden die folgenden Richtwerte für Reisezeiten[59] innerhalb der HVZ und NVZ zum Zentrum Nürnbergs definiert.

Reisezeit	Richtwert
Reisezeit innerhalb des Nachbarschaftsbereichs ins Zentrum (Teilfläche mit Entfernung zum Stadtzentrum bis zu 3-5 km)	max. 30 Minuten
Reisezeit innerhalb des Stadtgebiets ins Zentrum	max. 40 Minuten

Die bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung definiert das Zentrum als einen Punkt (Oberzentrum). Damit bildet sie jedoch den zentralen Großstadtverkehr in seiner Komplexität nicht ab. In Nürnberg findet sich vielmehr ein multipolares Zentrum (vgl. Kapitel 3.1.3 und 3.1.3). Hinsichtlich der definierten Richtwerte wird das Zentrum als erreicht bewertet, wenn eine der festgelegten Haltestellen des engen bzw. erweiterten Zentrums erreicht wird.

4.1.2. Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beschreibt die Erreichbarkeit definierter Zielpunkte innerhalb einer bestimmten Reisezeit und mit einer vorgegebenen Zahl an Umsteigevorgängen. Die bisherigen Ziel- und Grenzwerte für die Erschließungsqualität bleiben für die vorliegende Nahverkehrsplanfortschreibung bestehen.

Erreichbarkeit und Reisezeiten

Als Zielpunkte werden zum einen „zentrale Versorgungsbereiche“ und „Nahversorgungsstandorte“ definiert (vgl. Kapitel 3.1.3).

Als Richtwerte für die Reisezeit innerhalb der HVZ und NVZ zu den nächstgelegenen zentralen Versorgungsbereichen und zu den nächstgelegenen Nahversorgungsstandorten werden die folgenden Werte definiert. Grundsätzlich gilt das Kriterium Erreichbarkeit als erfüllt, wenn der Zielpunkt mit dem maßgeblichen Einzugsgebiet verbunden ist.[60]

[59] Die Reisezeit beinhaltet die Fußwegzeit (Zugangszeit & Abgangszeit), die Wartezeit und die Beförderungszeit.
[60] ohne Umstieg

Erreichbarkeit	positiv, wenn	negativ, wenn
Kernbereich	< 10 Minuten	> 10 Minuten
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	< 15 Minuten	> 15 Minuten
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	< 20 Minuten	> 20 Minuten

Als weitere Zielpunkte werden zum anderen publikumsintensive und arbeitsplatzintensive Orte definiert. Dabei handelt es sich um verkehrsrelevante Orte mit Freizeit- und Berufsverkehr.

Als Richtwerte für die Reisezeit innerhalb der HVZ und NVZ zu den publikumsintensiven bzw. arbeitsplatzintensiven Orten werden die folgenden Werte definiert.

Reisezeit	Richtwert
Kernbereich, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	max. 30 Minuten
Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	max. 45 Minuten

Umsteigehäufigkeit

Die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verringert sich mit jedem notwendigen Umstieg. Die Verkehrserhebungen im VGN belegen, dass lediglich rund 10% der Personenfahrten Fahrten mit zwei oder mehr Umstiegen sind. Daraus lässt sich schließen, dass ein zweimaliges Umsteigen von (potentiellen) Nutzerinnen und Nutzern kaum noch akzeptiert wird. Gründe für diese geringe Akzeptanzschwelle sind mehrmalige Wartezeiten, die mangelnde Anschlusssicherheit und Komfortaspekte. Umsteigevorgänge verschlechtern außerdem das Reisezeitverhältnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln erheblich. Das Reisezeitverhältnis zum MIV stellt eine maßgebliche Kenngröße zur Stärkung des ÖPNV-Anteils am Modal Split dar.

In der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung wird kein Kriterium zur Umsteigehäufigkeit definiert. Da dieses Kriterium allerdings als äußerst relevant für die Bewertung des großstädtischen Verkehrs erachtet wird, wird das folgende Ziel für das Kriterium Umsteigehäufigkeit definiert.

	Ziel
Umsteigehäufigkeit	Von allen Teilen des Stadtgebiets soll das Zentrum inkl. S-Bahnangebot mit maximal einem Umstieg erreichbar sein.

Reisezeitverhältnis

Der Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV kann nur linienscharf angegeben werden. Vergleiche und Optimierungsansätze zu den Quelle-/Ziel-Beziehungen aller relevanten Verkehrszellen sind im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht leistbar, da erst ein komplexes Bewertungsschema zu entwickeln wäre. Als Eckwerte für die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV werden in Anlehnung an die Leitlinie die folgenden Werte definiert.

Reisezeitverhältnis ÖPNV / MIV	
Quantitativ	**Qualitativ**
< 1,0	sehr günstig für ÖPNV
1,0 – 1,25	günstig für ÖPNV
1,25 – 1,5	mittel
> 1,5	ungünstig für ÖPNV

4.1.3. Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität umfasst planerische und betriebliche Aspekte. Zu den planerischen Aspekten lassen sich die Bedienungshäufigkeiten und die Bedienungszeiten zuordnen. Zu den betrieblichen Aspekten zählen Merkmale wie die Pünktlichkeit, die Auslastung der Verkehrsmittel und die Planung und das Zustandekommen von Anschlüssen. Die Bedienungsqualität beschreibt folglich viele Parameter, die für den Kunden deutlich spürbar sind. Entsprechend relevant sind die Standards der Bedienungsqualität für die Qualitätswahrnehmung und damit für die Kundenzufriedenheit. Um dieser Relevanz im Nürnberger ÖPNV und auch im Nahverkehrsplan gerecht zu werden, wurden bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans die Zielsetzungen für die Bedienungsqualität für das Jahr 2030 aus dem „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, dem „Maßnahmenpaket 2030“ und dem „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ aufgenommen. Um diesen politischen Zielsetzungen in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans Rechnung zu tragen, werden die entsprechenden Werte in den folgenden Unterkapiteln als „Zielwerte 2030“ aufgeführt. Zielwerte haben für die Verkehrsunternehmen keinen verpflichtenden Charakter, sind allerdings das für die Zukunft anzustrebende Ziel.

Bedienungshäufigkeit

Die Nachfrage und Funktion einer Linie im Verkehrsnetz bestimmt in der Regel ihre Bedienungshäufigkeit. Deshalb findet die Einteilung der Bedienungshäufigkeiten differenziert nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie statt.

Die Bedienungshäufigkeit orientiert sich an der Nachfrage und der Funktion einer Linie im Verkehrsnetz. Eine grundsätzliche Einteilung der Bedienungshäufigkeiten erfolgt differenziert nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie.

Die daraus resultierenden Richtwerte des NVP 2017 haben weiterhin Bestand. Die ausgearbeiteten „Zielwerte 2030“ erlauben einen Blick in die Zukunft und geben die politische Willensbekundung des Nürnberger Stadtrates im Mobilitätsbeschluss wieder.

Die im „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ definierten Ziele des bis 2030 angestrebten Verkehrsangebotes lauten:

- 5-Minutentakt auf allen Straßenbahnästen in HVZ/NVZ
- In SVZ und am Wochenende pro Straßenbahnlinie ein 15-Minutentakt
- Mindesttakt der Buslinien im Nürnberger Stadtgebiet in HVZ/NVZ 30 Minuten
- In Gebieten hoher Nutzungsdichte in HVZ/NVZ mindestens ein 15-Minutentakt
- Keine Taktverschlechterungen

Diese im Mobilitätsbeschluss enthaltenen Zielvorstellung für 2030 werden in einem ersten Schritt an die in Nürnberg bestehenden Grundtakte 10 / 20 / 40 Minuten angepasst. Eine Umstellung des bestehenden Taktrasters hätte umfassende Auswirkungen auf die gesamte Angebotsplanung in Nürnberg. Hierzu sind noch eigenständige Untersuchungen notwendig. Dies kann nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans sein.

Zu beachten ist, dass die Zielsetzungen des Mobilitätsbeschlusses sich teils auf Linienäste (mit mehreren Linien) bzw. Streckenabschnitte (zwischen Haltestellen) und teils auf Einzellinien sowie unterschiedliche Verkehrszeiten beziehen.

Die an die Darstellungsmethodik des Nahverkehrsplans angepassten Zielwerte 2030 sowie die weiterhin bestehenden Richtwerte beziehen sich auf Streckenabschnitte und sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

Bedienungs-häufigkeiten*	Gebietskategorie	Taktvorgaben in Minuten				
		Zielwert 2030			Richtwert	
		HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
Bus	Kernbereich	10	10	20	10	20
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	10	10	20	20	20
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	20	20	20	20	40
Straßenbahn	Kernbereich	5	5	10	10	20
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	5	5	10	10	20
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	5	5	10	10	20
U-Bahn	Kernbereich	1 2/3	5	10	5	10
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	3 1/3	5	10	5	10
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	6 2/3	10	10	10	10
S-Bahn	alle Bereiche	20	20	40	20	40
		Nachtverkehrszeit				
		Montag - Freitag	Samstag, Sonn- und Feiertag		Samstag, Sonn- und Feiertag	
Nightliner	alle Bereiche		60		60	
Nacht S-Bahn	alle Bereiche		60		60	

** Die Standards beziehen sich auf Streckenabschnitte, nicht auf einzelne Linien*

Eine Ausnahme für die HVZ stellen in Anlehnung an die VDV-Schrift zur Nahverkehrsplanung die Schulferien dar (vgl. Kapitel 4.1.4). Überregional bedeutende, publikumsintensive (Groß-)Veranstaltungen müssen ebenfalls gesondert berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 4.1.5).

Linienbedarfsverkehre

Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021 wurde das Thema des Linienbedarfsverkehrs in §44 PBefG aufgenommen. Diese Verkehrsform lässt sich durch folgende Punkte definieren:

- ÖPNV-integriert, Möglichkeit zur Fahrtenwunschbündelung
- Bestellpflicht, Betriebspflicht, Beförderungspflicht
- Tarifpflicht (in ÖPNV integriert)
- Vorgaben zur Barrierefreiheit
- Definierte Zu- und Ausstiegspunkte (virtuelle Haltestellen)
- Keine Rückkehrpflicht

Da bei der Weiterentwicklung des ÖPNV in Nürnberg künftig auch das Thema „On-Demand-Verkehr“, welches unter §44 PBefG Linienbedarfsverkehr fällt, eine Rolle spielen könnte, wird auch diesbezügliche Qualitätsstandards in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Für die Integration in den Verkehrsverbund VGN sind die Vorgaben des Modul I „Standards für Bedarfsverkehre“ des „Regionalen Nahverkehrsplans“ des VGN einzuhalten. Darüber hinaus sind bei einer Einführung eines solchen Verkehres in Nürnberg die genauen Bedienstandards mit der Aufgabenträgerin abzustimmen.

Bedienungszeiten

Zu den bestehenden Verkehrszeiten der HVZ, NVZ und SVZ wird eine Nachtverkehrszeit (NachtVZ) eingeführt. Die Nachtverkehrszeit dient der Bündelung von Nightliner, Nacht S-Bahn und ggfs. in Zukunft weiterer Verkehre (z.B. Bedarfsverkehre) und fasst Nachtverkehre am Wochenende und wochentags zusammen.

Bedienungszeiten	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
HVZ	6:00-8:30, 14:30-18:30		
NVZ	8:30-14:30, 18:30-20:30	8:00-20:30	
SVZ	5:00-6:00, 20:30-0:30	5:00-8:00, 20:30-00:30	6:00-0:30
NachtVZ	01:00-5:00	01:00-5:00	01:00-5:00

Kapazität / Auslastung

Die Festlegung der Mindestkapazitätsstandards erfolgt im Sinne der Wirtschaftlichkeit und der Komfortbedürfnisse der Fahrgäste mit dem Ziel, eine wirtschaftlich vertretbare Auslastung der Fahrzeuge und gleichzeitig ausreichend Sitzplätze für die Fahrgäste sicherzustellen.

Der Besetzungsgrad beschreibt das Verhältnis zwischen vorhandenen und durch Fahrgäste belegte Plätze (Sitz- und Stehplätze). Für Stehplatzflächen gilt aktuell die Orientierungsgröße: 100 % Auslastung = 4 Fahrgäste pro m². Der Besetzungsgrad wird am maßgeblichen Querschnitt pro Linie (Abschnitt mit der größten Fahrgastnachfrage) gemessen.

Besetzungsgrad	Richtwert
Spitzenstunde	bis 65%
20-Minuten-Spitze	bis 80%
Einzelfahrten in Spitzenstunde	bis 100%
Sonstige HVZ	bis 55% *entspricht Grenzwert NVZ aus der Leitlinie*
NVZ	bis 50%
SVZ	bis 50%

Durch die Coronapandemie hat sich das Platzempfinden der Fahrgäste im ÖPNV grundlegend geändert. Fahrgäste haben höhere Hygiene- und Abstandserwartungen. Langfristig erscheint der Wert von 4 Fahrgästen pro m² für die Kundinnen und Kunden nicht vermittelbar. Auch auf das Thema der Barrierefreiheit haben die geltenden Kapazitätsgrenzen für Stehflächen starke Auswirkungen. Durch zu volle Fahrzeuge können Personen mit Behinderung die Fahrzeuge nicht zumutbar nutzen und werden in ihrer Mobilität eingeschränkt, da beispielsweise der Platz für notwendige Gehhilfen nicht vorhanden ist oder Multifunktionsflächen im Fahrzeug durch andere Personen zugestellt sind. In Nürnberg leben derzeit 3.900 Personen mit dem Merkzeichen AG (außergewöhnliche Gehbehinderung). Sie sind dauerhaft auf die Unterstützung eines Rollstuhls angewiesen. Darüber hinaus leben in Nürnberg 21.700 Personen mit dem Merkzeichen G. Die Bewegungsfähigkeit dieser Personen im Straßenverkehr ist erheblich beeinträchtigt. Des Weiteren gibt es darüber hinaus rund 63.000 Personen mit einem Schwerbehindertengrad von 50 Prozent und höher. Die aufgeführten Personengruppen benötigen nach Aussage des Behindertenrates der Stadt Nürnberg deutlich mehr Platz im Fahrzeug als die bislang vorgesehenen durchschnittlich 0,25 m² pro Person.

Derzeit ist der Kennwert von 4 Fahrgästen pro m² bei der Bemessung der Fahrzeuge im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln maßgebend. Um diese Problematik im Nahverkehrsplan dennoch anzuerkennen, wird ein alternativer Berechnungsansatz vorgeschlagen. Stehflächen können zusätzlich zu den definierten Richtwerten in Anlehnung an die bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für die Berechnung der Richtwerte um die Flächen der Türschwenkbereiche und die Flächen einer Multifunktionsfläche reduziert werden (vgl. Abbildung 19). In diesen Bereichen sollten sich im Normalfall keine Personen aufhalten. Die Anzahl der Stehplätze reduziert sich durch diese Herangehensweise im Standardlinienbus (NL) von ~34 auf ~25 und im Gelenkbus (NG) von ~58 auf ~50. Hierdurch kann die grundlegende Kennzahl des Fördermittelgebers bestehen bleiben, der Richtwert der Auslastungsgrenze allerdings dennoch durch die Verringerung der Stehplätze reduziert werden.

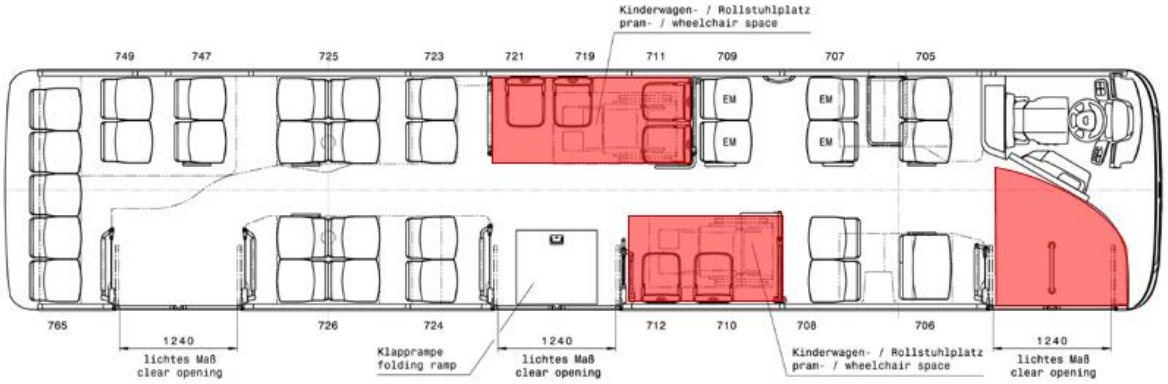


Abbildung 19: Stehflächen Linienbus (NL)[61]

Durch diese alternative Vorgehensweise bei der Bemessung von Stehflächen soll ein Anstoß für die grundsätzliche Berücksichtigung von geänderten Anforderungen durch die Barrierefreiheit wie auch der Fahrgastakzeptanz gegeben werden.

	Stehplätze offiziell	Stehplätze reduziert	verbleibende Stehfläche
NL*	34	25	0,76%
NG**	58	50	0,87%

* Niederflur-Standardlinienbus
** Niederflur-Gelenkbus

Anschlussbeziehungen / Umsteigebeziehungen

Ein Charakteristikum großstädtischen Verkehrs ist der gebrochene Verkehr sowie die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrssysteme. Entsprechend gilt es, Anschlüsse dort sicherzustellen, wo keine Direktverbindungen bestehen oder wo ein Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln notwendig ist. Da bei einem dichten Verkehrsnetz mit zahlreichen Verknüpfungspunkten, wie es in Nürnberg vorliegt, die Anschlüsse nicht an allen Verknüpfungspunkten sichergestellt werden können, müssen Schwerpunkte gesetzt werden. Entsprechend wurden für das Verkehrsnetz der Stadt Nürnberg maßgebliche Verknüpfungspunkte mit Blick auf deren Funktion im Verkehrsnetz definiert (vgl. Kapitel 3.1.3).

Anschlüsse mit der höchsten Verkehrsnachfrage sind vorrangig zu behandeln, indem sie so bemessen sind, dass keine unnötigen Wartezeiten entstehen. Sogenannte Sichtanschlüsse, bei denen umsteigende Fahrgäste das abfahrende Fahrzeug noch sehen, aber nicht mehr erreichen können, sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

Bei einer Reisezeit innerhalb des Stadtgebietes von unter 30 Minuten und einem knappen Anschluss mit 3 Minuten Umsteigezeit erhöht sich die Reisezeit bereits um mehr als 10 %.

[61] VAG/MAN, 2023.

Je kürzer die Verbindung, desto drastischer fällt der anteilige Zeitverlust des Umsteigevorgangs aus.

In Anlehnung an Leitlinie und VDV-Schrift werden folgende Ziele für das Kriterium Anschlussbeziehungen formuliert.

	Ziel
Anschlüsse	Bei Linien mit mehreren Verknüpfungen sollen möglichst viele Anschlüsse hergestellt werden.
	Wenn der Fahrplantakt mehr als 10 Minuten beträgt, soll für die Umsteigebeziehung mit der stärksten Nachfrage ein regelmäßiger Anschluss fahrplanmäßig hergestellt werden.
	Ein Anschluss zwischen zwei Verkehrsmitteln ist hergestellt, wenn für die Fahrgäste ohne Berücksichtigung der Umsteigewege die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel fahrplanmäßig nicht mehr als 5 Minuten beträgt.
	Insbesondere in der SVZ sind Anschlüsse an definierten Verbindungspunkten („maßgebliche Verknüpfungspunkte“) sicherzustellen.

Bei verkehrsunternehmensübergreifenden Anschlussbeziehungen ist die intensive Kooperation zwischen den Betreibern bei der operativen Planung von Anschluss-sicherungen notwendig und zu optimieren.

Da Anschlussplanung gerade in der SVZ abends besonders wichtig ist, werden zusätzlich zu den allgemeinen Zielen im Folgenden noch gesonderte Ziele für die Anschlussplanung in der SVZ abends definiert.

	Ziel
Anschluss-planung SVZ (abends)	Anschlüsse, die Gebiete mit geringer Nutzungsdichte bedienen, haben für die Anschlussplanung eine hohe Bedeutung.
	Bei der Auswahl von Anschlüssen, sollte sich an Umsteigerzahlen orientiert werden.
	Je höher die Taktfolgezeit der Abbringerlinie ist, desto wichtiger ist ein Anschluss, da sonst für Fahrgäste hohe Wartezeiten entstehen können.
	Anschlüsse in Richtung Außenstadt/Umland sind in der SVZ abends wichtiger einzustufen, als Anschlüsse in Richtung Innenstadt (Tageszeitlicher Richtungsbezug).

In der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 wurde eine Kategorisierung von Umsteigeknotenpunkten, um Prioritäten in der Angebotsplanung berücksichtigen zu können, gefordert. Eine allgemeine Kategorisierung für grundsätzliche Priorisierungen in der Angebotsplanung erfolgte bereits in Kapitel 3.1.3. Eine Kategorisierung im Sinne der Anschlussplanung in der SVZ abends wurde im Rahmen einer Masterarbeit[62] für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erstellt. Eine Planung von Anschlüssen ist wichtig,

[62] Marius Baschton, Masterarbeit „Entwicklung und Validierung einer Methodik zur Priorisierung und Umsetzung fahrplantechnischer Vorgaben zur Herstellung von Anschlussverbindungen am Beispiel des Nahverkehrsplans Nürnberg“, Dezember 2022.

da je Linienrichtung immer nur ein Anschluss optimal berücksichtigt werden kann. Die restlichen möglichen Anschlüsse der jeweiligen Linienrichtung ergeben sich zufällig oder durch Anschlussplanung einer weiteren ÖPNV-Linienrichtung. Die folgende Kategorisierung erfolgte mithilfe einer Nutzwertanalyse, bei der Umsteigebeziehungen in Nürnberg durch Kriterien priorisiert wurden. Die wichtigsten Kriterien sind in der Zielsetzungstabelle für die Anschlussplanung SVZ (abends) zu finden.

Die folgende Haltestellenkategorisierung soll dabei helfen, Präferenzen für die Anschlussplanung abzubilden. Kategorie „A“ ist dabei die wichtigste und „E“ die am wenigsten wichtigste Kategorie.

Haltestellenkategorisierung für die Anschlussplanung SVZ (abends)	
Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	**Kategorie**
Röthenbach	A
Langwasser Mitte	A
Am Wegfeld	B
Hauptbahnhof	B
Stadtgrenze	B
Nordostbahnhof	B
Fischbach	C
Gustav-Adolf-Straße	C
Mögeldorf	C
Reichelsdorf Bahnhof	C
Rathenauplatz	D
Westfriedhof	D
Dianaplatz	D
Frankenstraße	D
Ostring, Business Tower	D
Plärrer	D
Doku-Zentrum	D
Friedrich-Ebert-Platz	D

Haltestellenkategorisierung für die Anschlussplanung SVZ (abends)	
Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	**Kategorie**
Landgrabenstraße / Melanchthonplatz*	E/D
Aufseßplatz	E/D
Schweiggerstraße	E/D
Maximilianstraße	E
Bucher Straße / Nordring	E
Herrnhütte	E
Tauroggenstraße	E
Gebersdorf*	/
Hiroshimaplatz*	/
Bauernfeindstraße*	/

*perspektivische Verknüpfungspunkte

4.1.4. Schul- und Ausbildungsverkehr

Schülerinnen und Schüler weiterführender Schulen sowie Auszubildende zählen zu weiten Teilen zu den sog. gebundenen Fahrgästen („Captive Riders“), die keine Alternative zum ÖPNV für den Schul- bzw. Ausbildungsweg haben. Sie bilden das Kundenpotential der Zukunft und überlagern sich zeitlich mit den Berufspendlern. In der morgendlichen Spitzenstunde wird auf Einzelfahrten regelmäßig eine Auslastung von über 80 % bis 100 % erreicht. Dies ist zwar zulässig, führt jedoch durch das tägliche Erleben zu einer negativen Prägung des ÖPNV bei der künftigen Verkehrsmittelwahl.

Zur Verbesserung des Komforts in der morgendlichen Spitzenstunde bestehen zwei Möglichkeiten. Zum einen eine deutliche zeitliche Staffelung der Anfangszeiten der Bildungseinrichtungen bei entsprechender zeitlicher Ausweitung des bestehenden HVZ-Angebots und zum anderen die Bereitstellung noch größerer Gefäße bzw. noch dichterer Taktangebote.

Damit eine Schulzeitstaffelung überhaupt eine Auswirkung auf die Lastverteilung im Nahverkehr haben kann, sind Spreizungen erforderlich, die mit den organisatorischen Belangen der Schulen und bei Minderjährigen mit den Belangen der Erziehungsberechtigten, insbesondere Berufstätigen, vereinbar zu machen sind. Dagegen spricht allerdings, dass die Entscheidung hierfür bei den jeweiligen Leitungen der Schulen liegt und eine solche Maßnahme tiefgreifende Auswirkungen auf Arbeitszeiten,

Betreuungszeiten, Vereinszugehörigkeiten, etc. hätte, die über den geänderten Schulbeginn hinausgehen.

Die einfachste aber auch teuerste Komfortverbesserung würde die Bereitstellung noch größerer Gefäße bzw. noch dichterer Taktangebote darstellen. Hierzu wäre eine Ausweitung des vorzuhaltenden Fuhrparks erforderlich, was aufgrund des deutlich geringeren Fahrzeugbedarfs über den Gesamttag in der Normal- und Schwachverkehrszeit unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten schwierig ist. Hinzukommt der Fahrkräftemangel bei der Beschaffung von qualifiziertem Fahrpersonal im ÖPNV.

Vorrangiges Ziel sollte es daher sein, neue Standorte von Schulen des Sekundarbereichs mit mittleren Einzugsbereichen (Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien) so in der Stadt zu verteilen, dass viele Schülerinnen und Schüler ihre Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichen können und im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zur Verkehrsvermeidung beitragen. Eine gute Einbindung in das ÖPNV-Netz ist generell erforderlich. Schulen mit großen Einzugsbereichen, z.B. große berufliche Schulen, Schulen mit besonderer Ausrichtung und Schulen des zweiten Bildungswegs, sind möglichst an leistungsfähigen ÖPNV-Korridoren, insbesondere der hochwertigen Schienenverkehrsmittel, in kurzer fußläufiger Entfernung zur Haltestelle zu planen. Diese Standorte sollten möglichst entgegen der allgemeinen Lastrichtung in der morgendlichen Verkehrsspitze errichtet werden.

Es erscheint sinnvoll zu prüfen, ob eine Staffelung der Schulanfangszeiten möglich ist, um die morgendliche Spitzenstunde zu entzerren.

	Schul- & Ausbildungsverkehr
Ziele	Entzerrung der Schulanfangszeiten der weiterführenden Schulen an den hochbelasteten ÖPNV-Ästen ist zu prüfen. Verringerung der Auslastung in den Spitzenstunden durch Reduktion der Verkehrsströme weiterführender Schulen. Die Standortwahl von neuen Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien soll unter Berücksichtigung einer sehr guten Einbindung in das ÖPNV-Netz und einer flächigen Verteilung über das Stadtgebiet angestrebt werden. Schulen des tertiären Bereichs sind möglichst an leistungsfähigen Korridoren, insbesondere der hochwertigen Schienenverkehrsmittel, vorzusehen.

4.1.5. Veranstaltungsverkehr

Zu den Veranstaltungsverkehren zählen die Verkehre, die zusätzlich zum Regelangebot eine höhere Nachfrage erzeugen und zusätzliche Maßnahmen zur Bewältigung dieser Nachfrage erfordern.

Darunter fallen Verstärkerfahrten / Taktverdichtungen / Sonderverkehre zur Aufstockung des Regelangebots und Einsatz von Fahrzeugen mit einer höheren Kapazität.

Bei Großveranstaltungen, die zu einem stark erhöhten Fahrgastaufkommen führen, entwickelt das Verkehrsunternehmen entsprechende Betriebs- und Einsatzkonzepte, um die Anforderungen hinsichtlich des Angebotes, der Fahrzeugkapazitäten und Pünktlichkeit bestmöglich einzuhalten.

Regelmäßige Ereignisse mit erhöhtem Fahrgastaufkommen, zu denen das reguläre Angebot bedarfsgerecht verstärkt wird, sind:

- Messen
- Advents- und Silvesterverkehr
- Heimspiele des 1. FCN
- Großkonzerte / Festivals
- Verkaufsoffene Sonntage

Die Planung, Durchführung und ggf. erforderliche Beantragung von Fahrplangenehmigungen hat durch die Verkehrsunternehmen im Einvernehmen mit der Aufgabenträgerin zu erfolgen. Die Aufgabenträgerin behält sich vor, im Einzelfall und bei neuen Veranstaltungen die vom Verkehrsunternehmen einzuhaltenden Rahmenbedingungen der Angebotsanpassung zu bestimmen.

4.2. Betriebsstandards

4.2.1. Schneller und pünktlicher ÖPNV

Mit dem Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg wurde für den ÖPNV das Ziel schneller und zuverlässiger Busse und Straßenbahnen als Handlungsfeld formuliert. Deshalb wurde der „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ entwickelt. Handlungsfelder und Maßnahmen aus dem Masterplan werden im Folgenden in die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg integriert.

ÖPNV-Beschleunigung

Die Beschleunigung des ÖPNV ist ein wesentlicher Baustein zur Beeinflussung der Attraktivität des straßengebundenen Nahverkehrs und folgt der gesetzlich geregelten Zielsetzung (BayÖPNVG, Art. 3, Abs. 1), dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in den Innenstädten beim Ausbau und der Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen.

Die Attraktivität des ÖPNV als Alternativangebot zum motorisierten Individualverkehr wird maßgeblich von der Verbindungs- und Bedienungsqualität beeinflusst. Das Ziel, direkte, schnelle und leistungsfähige Verkehrsangebote zu schaffen, ist jedoch nur erreichbar, wenn die Reisezeit gering bleibt. Die Kriterien der Bedienungsqualität (vgl. Kapitel 4.1.3) zur Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherung sind jedoch von einer stetigen, reproduzierbaren Reisezeit unmittelbar abhängig. Somit stehen die Bestrebungen eines schnellen und eines pünktlichen ÖPNV teilweise in Konkurrenz zueinander und müssen in der Betriebsplanung gegeneinander abgewogen werden. Beide Bestrebungen können allerdings durch Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung entscheidend verbessert werden.

Die Erfüllung dieser Ziele liegt maßgeblich im Verantwortungsbereich der Aufgabenträgerin und wird in besonderer Weise durch Maßnahmen, die zur ÖPNV-Beschleunigung beitragen, erreicht. Durch ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen wird die Streuung der Fahrzeit verringert. Eine konstant bleibende Fahrzeit trägt zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit bei und steigert die Attraktivität des ÖPNV. Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Nürnberg.

Bauliche Möglichkeiten der Beschleunigung des Linienverkehrs liegen in der Verbesserung des Fahrwegs. Im Buslinienverkehr wird dies durch eigene Fahrspuren und Buskaps erreicht. Die Attraktivität der Straßenbahnen gegenüber den Busverkehren ist auf die erhöhte Zuverlässigkeit, den erhöhten Fahrkomfort durch einen eigenen Gleiskörper und eine geradlinige Führung (fehlende Querbeschleunigung / erhöhte Laufruhe) zurückzuführen.

Eine konsequente ÖPNV-Beschleunigung und –Bevorrechtigung kann einen bedeutenden Beitrag leisten, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Auch wirtschaftlich wirken sich Beschleunigungsmaßnahmen positiv aus, da zum einen der jährliche betriebliche Aufwand durch einen verminderten Fahrzeugbedarf, einen geringeren Verschleiß und eine verminderte Unfallgefahr erheblich reduziert wird. Zum anderen sind durch die Attraktivitätssteigerung zusätzliche Fahrgelderlöse durch Kundengewinnung zu erwarten. Die Investitionen in Nachrüstung und Unterhalt von Beschleunigungsmaßnahmen sind somit nicht nur gesamtwirtschaftlich sinnvoll, sondern entsprechen dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (BayÖPNVG Art. 3 „Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs“).

In Nürnberg wird im jährlichen Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission der Umfang der anzustrebenden Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungen koordiniert und beraten. In diesem Gremium arbeiten Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung der Stadt

Nürnberg, der Stadtratsfraktionen, des Verkehrsunternehmens und der Polizeidirektion Nürnberg zusammen.

Im „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ genannte Maßnahmen sind wichtige Schritte zur Verbesserung der betrieblichen Abwicklung und somit zur Steigerung der Pünktlichkeit und zur Verringerung der Fahrtzeit der Fahrzeuge. Konkrete (Umbau)-Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung sind im Masterplan definiert. Zur Schaffung eines schnellen und pünktlichen ÖPNV sind allgemein folgende Maßnahmentypen besonders zu verfolgen:

- LSA-Beschleunigung
- Busspur
- Eigener Gleiskörper
- Kaphaltestellen
- Befahrbarkeit der Busbahnhöfe
- Monitoring der ÖPNV-Verkehrsqualität

Daraus ergeben sich folgende Ziele für den Nahverkehrsplan hinsichtlich der Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV.

ÖPNV-Beschleunigung	
Ziele	• Die Schnelligkeit des ÖPNV soll erhöht werden, ohne dass dies zu Lasten der Pünktlichkeit geht. Der Unterschied zwischen den mittleren Geschwindigkeiten des MIV und der ÖPNV-Systeme Straßenbahn und Bus soll um 15% verringert werden. / Die mittlere Systemgeschwindigkeit von Straßenbahnen und Bussen soll jeweils um 1 km/h erhöht werden. • Um eine schnelle und störungsfreie Fahrt für Straßenbahnen und Busse zu gewährleisten, müssen die Fahrwege einen zuverlässigen Betrieb ohne größere Fahrzeitschwankungen und Behinderungen ermöglichen. Die Verkehrsanlagen sowie die steuernden Lichtsignalanlagen sind dementsprechend auszulegen. ○ Straßenbahnen und Bussen ist wo immer möglich an Lichtsignalanlagen (LSA) Vorrang zu geben. ○ Straßenbahnen sind wo immer möglich durch einen besonderen bzw. eigenen Gleiskörper und in straßenbündigen Abschnitten durch Abmarkierung zu sichern. ○ Buslinien sollen wo immer möglich durch z.B. Busspuren, LSA-Schleusen, etc. beschleunigt werden. • Haltestellen müssen einen sicheren und reibungslosen Ein-, Aus- und Umstieg ermöglichen und sollen barrierefrei sein. ○ Bushaltestellen sind wo immer möglich mit Blick auf den Komfort und den möglichen Beschleunigungseffekt (bestenfalls als Buskap) auszuführen. ○ Straßenbahnhaltestellen sind bei Bedarf zu verbreitern, um ein zügiges Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. ○ Die Kapazität von Busbahnhöfen und anderen strategisch wichtigen Haltestellen soll zur Stabilisierung des Betriebs erhöht werden. • Es sollen betrieblichen Maßnahmen zur Stabilisierung des Fahrplans getroffen werden. ○ Der Fahrausweisverkauf beim Fahrpersonal ist perspektivisch abzuschaffen.

ÖPNV-Beschleunigung
○ Der Fahrerwechsel in Bussen und Straßenbahnen soll bestenfalls nur an ausgewählten Punkten erfolgen, wo dies verlässlich planbar ist und kein Risiko für Verzögerungen entsteht. ○ Betriebliche Unregelmäßigkeiten (z.B. Warten aufgrund von Verfrühung) sollen nur an dafür definierten Haltestellen ausgeglichen werden, um negative Einflussnahmen auf bspw. LSA-Steuerungen zu vermeiden. • Ein verlässlicher ÖPNV braucht eine transparente Verkehrsqualität. Das bereits vorhandene Monitoring wird weiterentwickelt. • Die Maßnahmen aus dem „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ werden umgesetzt und im Rahmen des neu eingeführten Reportings jährlich evaluiert. Der „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ wird bei Bedarf fortgeschrieben. • Die Aufgabenträgerin stellt ausreichend finanzielle und personelle Mittel sicher, um den Bestand in betriebssicherem Zustand zu halten. • Die Aufgabenträgerin stellt ausreichend finanzielle und personelle Mittel sicher, um die im „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ vorgeschlagenen Maßnahmen umsetzen zu können.

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit bedeutet im betrieblichen Sinne die Übereinstimmung der fahrplanmäßigen mit der realen Abfahrtszeit. Die Pünktlichkeit ist für den Fahrgast unmittelbar spürbar, weshalb diesem Kriterium im Hinblick auf die Qualitätswahrnehmung der Fahrgäste eine hohe Relevanz zukommt. Hinzu kommt eine niedrige Toleranzschwelle bei diesem Thema.

Das folgende Ziel wird für das Kriterium Pünktlichkeit formuliert.

	Ziel
Pünktlichkeit	Die Pünktlichkeitsquote liegt für den Straßenbahnverkehr bei mindestens 90 Prozent und für den Busverkehr bei mindestens 85 Prozent. Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn die Abfahrt maximal 3 Minuten nach der laut Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit angetreten wird. Verfrühungen über 1 min sind unzulässig.

Zuverlässigkeit / Störungsmanagement / Baustellen

Die Zuverlässigkeit ist eine Grundanforderung an den ÖPNV und zentral für die Qualitäts-wahrnehmung der Fahrgäste. Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sollen stattfinden. Fahrten gelten als ausgefallen, wenn sie gar nicht bzw. nur teilweise (Teilausfälle) durchgeführt werden oder wenn sie stark verspätet sind.

Das Verkehrsunternehmen informiert die Fahrgäste unverzüglich über relevante Betriebsstörungen (Ursache, Dauer, alternative Fahrmöglichkeiten) soweit bekannt und technisch möglich. Eine Echtzeitinformation per Internet bzw. App ist anzustreben (vgl. Kapitel 4.5.2). Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, bei Abweichungen vom Regelfahrplan eigenverantwortlich zu handeln und schnell zu reagieren, beispielsweise durch folgende Maßnahmen:

- Persönliche Fahrgastinformation vor Ort bei unvorhergesehenen Störungen, erhöhtem Fahrgastaufkommen, usw.

- Planung und Organisation von Baumaßnahmen: Abstimmung und Koordination in Zusammenarbeit mit kommunalen Dienststellen

- Einrichten von Baustellen und Durchführen von Ersatzverkehren: Vorbereitung und Aufbau von Baustellen, Beschilderung, Verkehrslenkung und -leitung, Durchführung von Anwohner- und Fahrgastinformationsmaßnahmen vor, während und nach der Maßnahme (Infopersonal, Fahrpläne, Infoprospekte, usw.)

- Bei Baumaßnahmen sollen an Haltestellen mit mehr als 50 Einsteigern die Ersatzhaltestellen möglichst barrierearm ausgebildet werden, sofern die Örtlichkeiten dies zulassen. Bei längeren Baumaßnahmen ist an Ersatzhaltestellen generell ein barrierefreier Zugang anzustreben

- Organisation, Vorbereitung und Durchführung von ÖPNV-Maßnahmen/-Verkehren für Events, Veranstaltungen und Großereignissen: Verkehrslenkung und -leitung, Durchführung von Anwohner und Fahrgastinformationsmaßnahmen vor, während und nach der Maßnahme (Infopersonal, Fahrpläne, Infoprospekte, usw.)

Das folgende Ziel wird für das Kriterium Zuverlässigkeit formuliert.

	Ziel
Zuverlässigkeit	Eine im Fahrplan angegebene Fahrt findet statt. Fahrpersonal- und Fahrzeugausfälle sind zu vermeiden. Ein adäquater Ersatzverkehr ist umgehend bereitzustellen. Ersatzhaltestellen sollen den Mindestanforderungen der Qualitätsstandards für Haltestellen entsprechen. (vgl. Kapitel 4.3.2)

4.2.2. Sicherheit und Unfallvermeidung

Für die Sicherheit und Unfallvermeidung werden an die Verkehrsunternehmen die folgenden Zielsetzungen gestellt.

Sicherheit & Unfallvermeidung	
Ziele	• Bahnen und Busse sowie Bahnhöfe und Zwischengeschosse sind soweit rechtlich möglich kameraüberwacht. Das Servicetelefon ist rund um die Uhr besetzt. Nach 20:00 Uhr halten Busfahrerinnen und -fahrer, wenn möglich, auf Wunsch auch zwischen den Haltestellen an geeigneter Stelle. Ein unentgeltlicher Taxiruf ist ebenfalls zu gewährleisten. • Die Verkehrsunternehmen unterstützen die subjektive Sicherheit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen durch Anlagen zur Videoüberwachung und einer bedarfsgerechten personellen Präsenz von Servicepersonal des Verkehrsunternehmens. (An den Bahnsteigen der automatischen U-Bahn und in deren Fahrzeugen ist für Notfälle eine direkte Sprechverbindung mit der Leitzentrale sicherzustellen.) Es gelten die Anforderungen der folgenden Abschnitte zu Personal, Fahrzeuge und Haltestelle.

4.3. Fahrzeuge & Haltestellen

4.3.1. Fahrzeuge

Um die allgemeine Ausstattungsqualität der Fahrzeuge stetig zu verbessern, werden von der Stadt Nürnberg bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen folgende Standard-qualitätsmerkmale im Linienverkehr gefordert, die im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren auch bei allen Fahrzeugtypen nachzurüsten sind (Modernisierung) soweit die technischen Gegebenheiten dies zulassen.

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den entsprechenden Anforderungen der jeweils gültigen Normen, technischen Regeln sowie den Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur und Topographie entsprechen. Insbesondere zu beachten sind einschlägige Normen, Richtlinien und Empfehlungen (z. B. DIN 18040 und 18025, DIN 32975, DIN 32974, EU/ECE-R107). Die jeweils gültigen gesetzlichen Vorschriften sowie Verordnungen (z.B. StVZO, BOKraft, BOStrab, PBefG) sind vom Verkehrsunternehmen einzuhalten.

Die Fördervoraussetzungen der Regierung von Mittelfranken zur Beschaffung von Neufahrzeugen (nach PBefG) sind einzuhalten:

Fahrzeuge – Ausstattung					
Merkmal / Verkehrsmittel **x = Standardausstattung** **E = im Einzelfall zu prüfen**	**U-Bahn**	**Tram**	**Bus (NL) (NG)**	**Kleinbus / Midibus**	**Bedarfs-verkehre (Rbu)[63] / (AST[64])**
Entsprechend der geltenden VGN-Normen barrierefreie Einstiege bzw. Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Mehrzweckbereichen (inkl. Kneeling und Rampe für Busse)	X	X	X	X	-
Barrierefreie Ausstattung gemäß div. DINs, ausgewiesene und gekennzeichnete Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe	X	X	X	X	-
Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder, u.ä., Haltemöglichkeiten für stehende Fahrgäste	X	X	X	X	-
Angemessene Fahrgastinformation, die funktionsfähig, frei von Beschädigung und korrekt ist • innen: Monitore zur Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige, automatische Haltestellenansage, Linienverlauf, Umsteigebeziehungen (sowie Lautsprecheranlage und Bordmikrofon für Sonderinformationen), Netzplan Schiene • außen: Fahrzeugfront (Fahrtziel, Liniennummer), Einstiegsseite (Ziel/Fahrweg, Liniennummer) (nicht bei U-Bahn), Heck (Liniennummer), einheitliches Signet des VGN (Bus)	X	X	X	X	-

[63] Rufbus (Rbu) ohne Zuschlag, gilt als Linienverkehr. Einsatz in Gebieten geringer Nachfrage üblich.
[64] Anruf-Sammel-Taxi / Fahrten (AST), Flächenbedienung / kein klassischer Linienverkehr, ggf. mit Zuschlag zum regulären Fahrpreis, Bedienung kann bis vor die Haustür angeboten werden. Einsatz in Gebieten geringer Nachfrage im Spätverkehr.

Fahrzeuge – Ausstattung					
Merkmal / Verkehrsmittel x = Standardausstattung E = im Einzelfall zu prüfen	U-Bahn	Tram	Bus (NL) (NG)	Kleinbus / Midibus	Bedarfs-verkehre (Rbu)[63] / (AST[64])
Betriebsleitsystem / ITCS (Intermodal Transport Control System) Verbindung mit der Zentralen Service- und Leitstelle (ZSL) IRIS (Intelligent Route Information System) oder gleichwertiges System	X	X	X	X	-
RBL-/ITCS-Anbindung (Oberflächenverkehr) Spezifikationen der Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung sind mit der Stadt Nürnberg abzustimmen.	-	X	X	(E)	-
Zeitgemäße Ausstattung: einheitliches Design der Fahrzeuge (Wiedererkennungswert)	X	X	X	X	-
Fahrzeugtechnik: technische Einrichtungen im Fahrzeug müssen funktionsfähig sein.	X	X	X	X	X
Fahrzeuge verfügen über eine den örtlichen Gegebenheiten (u.a. Topographie) angemessene Motorleistung und Bremstechnik	X	X	X	X	X
Neufahrzeuge sind grundsätzlich mit Klimatisierung für Kühlung, Entfeuchtung und Heizung des Fahrgastraumes auszustatten.	X	X	X	X	X
Videoüberwachung (Überwachung in Echtzeit mit Aufzeichnung)	X	X	X	X	
Lokal emissionsfreie Antriebe (bei Neubeschaffungen)	X	X	X	X	E
Digitale Erreichbarkeit für den Kunden (z.B. Ö-WLAN, Mobilfunknetz)	X	X	X	X	-

Im laufenden Betrieb ist eine regelmäßige bzw. kontinuierliche Qualitätskontrolle hinsichtlich Vollständigkeit der Ausstattung und Ordnungsmäßigkeit der Fahrzeuge durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Dabei ist besonderes Augenmerk auf die folgenden Qualitätsmerkmale zu richten:

- Hohe Fahrzeugverfügbarkeit im Betrieb
- Ausreichende Fahrzeugreserve
- Reinigungsstandard und Sauberkeit der Fahrzeuge mit Qualitätskontrollen
- Verkaufseinrichtungen und Fahrgastinformation
- Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechend einschlägiger Vorschriften und gesetzlicher Bestimmungen

Ersatzbeschaffung / Flottenmanagement / Zuverlässigkeit der Zurverfügungstellung

Zur Gewährleistung eines hochwertigen, attraktiven Angebotes sind vom Verkehrsunternehmen ausreichend gleichwertige betriebliche Reserven sicherzustellen, um jederzeit einen zuverlässigen und pünktlichen Regelbetrieb zu ermöglichen.

Dem Aufgabenträger ist von den Verkehrsunternehmen ein jährlicher Nachweis zur Bestandsflotte, ein Zeitplan der geplanten Modernisierungen bzw. Nachrüstungen zur Erreichung o.g. Mindeststandards und der mittelfristigen Ersatzbeschaffung zu erbringen.

Grundsätzlich unterscheiden sich die tatsächlichen Nutzungsdauern von den bilanziellen Abschreibungszeiträumen. Diese liegen in der Regel (deutlich) unterhalb der tatsächlichen Nutzungsdauern.

- Bus
  Das maximale Alter von Fahrzeugen soll 14 Jahre nicht übersteigen. Die Instandhaltung gewährleistet das vereinbarte Qualitätsniveau und den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb gemäß BOKraft. Eine längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge ist nach Abwägung wirtschaftlicher, betrieblicher oder kundenrelevanter Rahmenbedingungen zulässig.

- Straßenbahn
  Die eingesetzten Schienenfahrzeuge müssen die Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur erfüllen.
  Das maximale Alter der Fahrzeuge soll 40 Jahre nicht übersteigen. Die Instandhaltung gewährleistet das vereinbarte Qualitätsniveau und den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb gemäß BOStrab. Eine längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge ist nach Abwägung wirtschaftlicher oder betrieblicher Rahmenbedingungen zulässig, sofern die Fahrzeuge im Rahmen von Anpassungsmaßnahmen und Umbauten an gesetzliche Vorgaben und die Vorgaben des NVP sowie an aktuelle zeitgemäße Standards angepasst werden.

- U-Bahn
  Die eingesetzten Schienenfahrzeuge müssen die Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur erfüllen.
  Das maximale Alter der Fahrzeuge soll 40 Jahre nicht übersteigen. Die Instandhaltung gewährleistet das vereinbarte Qualitätsniveau und den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb gemäß BOStrab. Eine längere Nutzungsdauer der Fahrzeuge ist nach Abwägung wirtschaftlicher oder betrieblicher Rahmenbedingungen zulässig, sofern die Fahrzeuge im Rahmen von Anpassungsmaßnahmen und Umbauten an gesetzliche Vorgaben und die Vorgaben des NVP sowie an aktuelle zeitgemäße Standards angepasst werden.

Fahrzeuge - Erscheinungsbild	
Ziele	• Die Verkehrsunternehmen halten die Fahrzeuge innen und außen in einem gepflegten und sauberen Zustand. Dazu wird ein entsprechendes Reinigungskonzept erarbeitet. • Die Sauberkeit des inneren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge ist durch tägliches Reinigen und Zwischenreinigungen nach Bedarf zu gewährleisten.

Fahrzeuge - Erscheinungsbild

- Festgestellte Schäden, grobe Verunreinigungen oder sonstige Mängel sind zu beheben oder zu melden. Sicherheitsrelevante Schäden und Graffitis oder verfassungsfeindliche Texte und Symbole sind jedoch unverzüglich nach der Entdeckung bzw. Meldung zu beseitigen. Farbschmierereien sind schnellstmöglich zu entfernen.
- Inneres Erscheinungsbild – das Fahrzeug ist einladend, sauber und schadfrei, wenn
  - der Fußboden frei von groben Verschmutzungen (z.B. Dosen, Flaschen, Scherben, Lebensmittelresten, Papier, Kies, etc.) ist.
  - die Wände, Scheiben und Deckenflächen frei von Verschmutzungen und Farbschmierereien sind.
  - die Sitze frei von sichtbaren Mängeln (z.B. Beschädigung, Schmutz, optische Mängel, Schmierereien, etc.) sind.
  - die Fenster unbeschädigt (nicht verkratzt) und sauber sind.
- Äußeres Erscheinungsbild – das Fahrzeug ist sauber und schadfrei, wenn
  - die Außenflächen frei von sichtbaren Verschmutzungen sind.
  - keine Rost- oder Lackschäden vorhanden sind.
- Die Verkehrsunternehmen bieten den Fahrgästen ein Serviceversprechen. Dazu zählen Versprechen zu den Aspekten Pünktlichkeit und Anschlüsse, Information der Fahrgäste, Sauberkeit und Sicherheit. Nachzulesen sind die einzelnen Aspekte auf der Website der Verkehrsunternehmen.
- Werbeflächen / Werbebeklebung:
  - Werbung auf Fahrzeugen ist in begrenztem Umfang erlaubt, diese darf jedoch nicht den gesellschaftlichen, verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der Stadt Nürnberg entgegenstehen
  - Fensterbeklebungen dürfen grundsätzlich nur auf einem Teil der Fensterfläche angebracht werden. Sie dürfen maximal 20 % der gesamten Werbefläche ausmachen.
  - Im Bereich der Mehrzweckbereiche muss eine ausreichende Durchsichtigkeit / uneingeschränkte Sicht aus dem Fahrzeug gegeben sein. Im Bereich der Fenster sind Fahrzeugbeklebungen nur mit teiltransparenter Folierung zulässig.

4.3.2. Haltestellen

Die Haltestellen repräsentieren neben den Fahrzeugen den ÖPNV im Straßenraum. Das Erscheinungsbild und die Funktionalität der Haltestellen sind für die Qualität des ÖPNV mitentscheidend. Die Fahrgäste nutzen Haltestellen beim Ein-, Um- und Aussteigen und können daher erwarten, dass diese nicht nur betrieblichen Erfordernissen gerecht werden, sondern mit einer einladenden, gepflegten und angenehmen Umgebung, einem hohen Sicherheitsgefühl wie auch einem entsprechenden Aufenthaltskomfort ausgestattet sind. Darüber hinaus sind im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und einer barrierefreien Nutzung des ÖPNV besondere Anforderungen an die Haltestellenausstattung zu stellen. Die erforderlichen Informationen zu Tarif und Vertrieb sowie zum Fahrplan sind entsprechend bereit zu stellen. Fahrplaninformationen sind nach Möglichkeit auch in Echtzeit bereit zu stellen.

Entsprechend der Verkehrssicherungspflicht ist für eine saubere, geräumte und schadfreie Haltestellenfläche und -zuwegung Sorge zu tragen. Ebenso sind die Belange der allgemeinen Sicherheit an Haltestellen und in Verkehrsanlagen zu beachten. Dies erfolgt grundsätzlich entsprechend der gesetzlich geregelten Zuständigkeiten. Abweichungen

hierzu z. B. an U-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen sind gesondert vertraglich mit den Verkehrsunternehmen zu regeln.

Haltestellen werden über betriebliche Anforderungen hinaus nach Komfortkriterien (siehe folgende Tabelle) ausgestattet. Im Rahmen einer möglichst vollständigen Barrierefreiheit sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu berücksichtigen.

Haltestellen sind nach Möglichkeit in der Nähe von Nachfrageschwerpunkten und Verkehrsknoten zu errichten. Bei Verkehrsknoten ist auf möglichst kurze, schnelle, sichere und ebenerdige Umsteigewege zu achten.

Haltestellen – Ausstattung

Merkmal / Verkehrsmittel x = Standardausstattung E = im Einzelfall zu prüfen		U-Bahn		Tram		Bus	
		Haltestelle	Wichtiger Verknüpfungspunkt	Haltestelle	Wichtiger Verknüpfungspunkt / hohes Fahrgastaufkommen	Haltestelle	Wichtiger Verknüpfungspunkt / hohes Fahrgastaufkommen
Zugänglichkeit	Behindertengerechte Ausstattung (Einstiegsbereich, Blindenleitsystem, taktile Kennung, stufenlose Haltestellenerreichbarkeit, etc.)* ** gemäß DIN 32984, DIN 18040, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen*	X	X	X	X	X	X
	Aufzug	X	X				
	Fahrtreppen	X	X				
Externe Schnittstellen	Abstellanlage Fahrräder (Bike & Ride) im Umfeld der Haltestellen* **sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen*	X	X	X	X	E	X
	E-Scooter-Sammelabstellplätze		E		E		E
	VAG_Rad-Station		E		E		E
	Abstellanlage Pkw (Park & Ride) im Umfeld der Haltstellen	E	E		E		
	Taxenstand im Umfeld der Haltestellen	E	E		E		
	Stellplätze für Carsharing / Mobilitätsstationen im Umfeld der Haltestellen	E	X		X		E
Ticketing	Externe Verkaufsstelle im Umfeld der Haltestellen		E		E		E
	Fahrscheinautomat* ** perspektivische Änderungen hinsichtlich der sich stetig verbessernden technischen Vertriebsmöglichkeiten vorbehalten*	X	X	X	X		E
Information	Informationseinrichtungen, Vitrinen, Zugzielanzeiger und DFIS-Anzeiger sind vom Verkehrsunternehmen soweit vorhanden in Echtzeit aktuell mit Informationen zu versorgen	X	X	X	X	X	X
	Wegweisung zur Haltestelle (Fernhinweis z. B. U-Schild)	X	X		E		
	Wegweisung zu Bahnsteigen, Ausgängen etc. (Leitbeschilderung)	X	X		E		

Haltestellen – Ausstattung								
Merkmal / Verkehrsmittel **x = Standardausstattung** **E = im Einzelfall zu prüfen**		**U-Bahn**		**Tram**		**Bus**		
		Haltestelle	**Wichtiger Verknüpfungspunkt**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt / hohes Fahrgastaufkommen**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt / hohes Fahrgastaufkommen**
	Haltestellenständer (H-Schild, Haltestellenname, Betreiber- und VGN-Logo, Liniennummer, Fahrziel)			X	X	X	X
	Fahrplankasten am Haltestellenständer oder in Wartehalle (Tarifzonenplan, Fahrpläne)	X	X	X	X	X	X
	Informationsvitrinen (Tarifpläne, Netzpläne, Fahrpläne, etc.)	X	X		E		E
	Dynamische Zielanzeige (inkl. Wartezeit)	X	X	E	X	E	X
	Umgebungsplan / Ortsplan / Haltestellenplan	X	X	X	X	X	X
	Lautsprecheranlagen	X	X	E	X		E
	Die Verkehrsunternehmen sind für die visuelle Information der Fahrgäste zuständig.	X	X	X	X	X	X
	Papierkörbe	X	X	X	X	X	X
Komfort	Wartehalle* mit Fahrplankasten (bei Haltesteigen mit mehr als 50 Einsteigern** je Werktag)*** ** größere Wartehallen sind bei Bedarf zu prüfen* *** bei mehr als 200 Einsteigern generell anzustreben* ****sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen*			E	E	E	E
	Sitzgelegenheit* (mindestens bei Haltesteigen mit mehr als 50 Einsteigern** je Werktag)*** ** sofern Wartehalle vorhanden, überdacht in Wartehalle* *** bei mehr als 200 Einsteigern generell anzustreben* ****sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen*	E	E	E	E	E	E
	Spritzschutzwand bei Haltestelleninseln* **sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen*			X	X	E	E
	Digitale Erreichbarkeit (z.B. Ö-WLAN, Mobilfunknetz)	X	X				
	Toiletten	E	X		X		X
	Wickelraum	E	E		E		
Sicherheit	Videoüberwachung zur Gewährleistung der Betriebssicherheit, Schutz der Fahrgäste und Gefahrenabwehr* **soweit rechtlich möglich*	X	X	E	E	E	E
	Die Verkehrsunternehmen sind für die Verkehrssicherheit der Fahrgäste in ihren Anlagen und Fahrzeugen zuständig	X	X	X	X	X	X
	Beleuchtung* **sofern baulich machbar und wirtschaftlich vertretbar*	X	X	X	X	X	X
	Notrufeinrichtung / Nothalt	X	X				

Haltestellen - Erscheinungsbild	
Ziele	• Haltestellen gelten als ordentlich bzw. sauber, wenn mindestens ○ Sitzmöglichkeiten sauber ○ Zuwege / Bahnsteige / Wände / Säulen / Gleisbereich sauber ○ Beleuchtung von Zugängen, Bahnsteigen, Aufzügen und Wartehallen ausreichend / richtlinienkonform und nicht beschädigt ○ Fahrtreppen / Aufzüge sauber und in Betrieb ○ Papierkörbe sauber und geleert / nicht voll ○ Hinweisschilder und Leitbeschilderung sauber und lesbar ○ Fahrgastinformation vorhanden, funktionsfähig, frei von Beschädigung und korrekt ○ Fahrpläne / Tarifinfo vorhanden und aktuell ○ ZZA (nur U-Bahn) bzw. FIS (Straßenbahn / Bus) in Betrieb und richtige Information ○ Entwerter in Betrieb ○ Verkaufsautomaten in Betrieb, sauber (frei von sichtbaren Verschmutzungen und Schmierereien) und nicht beschädigt sind. • Die Verkehrsunternehmen stellen durch regelmäßige Kontrollen sicher, dass die Haltestelleneinrichtungen benutzbar sind. Festgestellte Schäden oder sonstige Mängel sind schnellstmöglich zu beheben bzw. zu melden. • Beschädigungen werden schnellstmöglich repariert; sicherheitsrelevante Schäden, Graffitis oder verfassungsfeindliche Texte und Symbole sind unverzüglich nach der Entdeckung / Meldung zu beseitigen. Farbschmierereien sind schnellstmöglich zu entfernen. • In den U-Bahnhöfen ist die Sicherheit und der Service zudem über gesondertes Personal zu unterstützen (s.a. Kap. Kundenorientierung, Sicherheit).

4.4. Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit für den ÖPNV bis zum Jahr 2022 gefordert.[65] Dabei werden keine konkreten Vorgaben zur Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV gemacht. Die Definition von örtlichen Standards wird dem Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und Baulastträgern und in Zusammenarbeit mit den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen überlassen.[66]

Die Standards orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen Normen und Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit. Grundlage stellt das Leitbild einer vollständigen Teilhabe und eines „Designs für alle“ dar. Barrierefreiheit bleibt dabei weiter ein Prozess der Annäherung an ein Ideal und ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen unterschiedlicher Gruppen von Menschen.[67]

[65] vgl. PBefG § 8, Abs. 3.
[66] vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, S. 4 und VDV-Mitteilung 7038 (2015): Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung gemäß PBefG, S. 9.
[67] ebd.

Das ÖPNV-System besteht aus verschiedenen Komponenten. Entsprechend gilt es, sowohl eine barrierefreie Gestaltung und Funktionsweise der einzelnen Elemente des ÖPNV-Systems als auch deren Zusammenspiel sicherzustellen.



Abbildung 20: Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV[68]

Gemäß Normung[69] soll bei der Einrichtung der Barrierefreiheit das „Zwei-Sinne"-Prinzip berücksichtigt werden. Dieses besagt, dass als Orientierungshilfe zwei der drei Sinne Sehen, Hören, Tasten angesprochen werden sollen. So können Informationen visuell, akustisch oder taktil aufgenommen werden. Gehörlose oder blinde Menschen sind darauf angewiesen den ausgefallenen Sinn bestmöglich durch die verbleibenden Sinne auszugleichen.

Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV des gesamten Stadtgebiets Nürnberg war bis zur gesetzlichen Frist zum 01.01.2022 auf Grund von finanzieller und personeller Kapazitäten nicht möglich. Dies ist legitim, wenn die Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.[70] Zur weiteren Ausbauplanung wurde daher eine Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltstelleninfrastruktur erstellt, die sukzessive abgearbeitet wird (vgl. dazu Kapitel 5.5 und 7.7).

Neben dieser gesetzlichen Vorgabe gibt es in der Stadt Nürnberg noch den „Ersten Aktionsplan der Stadt Nürnberg zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention"[71], mit dem Ziel, eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am städtischen Leben zu ermöglichen. Dieser wurde im Dezember 2021 verabschiedet und beinhaltet verschiedene Maßnahmen, die u.a. auch den ÖPNV betreffen. In einem Zeitraum von sechs Monaten

[68] Ad-hoc-Arbeitsgruppe Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV.
[69] DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, Stand: Dezember 2014.
[70] vgl. PBefG § 8, Abs. 3 Satz 4.
[71] Erster Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) in Nürnberg, Dezember 2021, https://www.nuernberg.de/internet/sozialreferat/aktionsplanunbrk.html, abgerufen am 18.12.2024.

wurden rund 190 Akteurinnen und Akteure beteiligt und entwickelten einen Katalog von ca. 170 Maßnahmenempfehlungen. Prozess und Ergebnisse wurden in einem Konzeptpapier zusammengefasst, das auf der Website der Stadt Nürnberg abgerufen werden kann.[72]

Zur Erarbeitung des Konzeptpapiers wurden zunächst Handlungsfelder definiert, wie z.B. „Arbeit und Beschäftigung“ oder „Mobilität im öffentlichen Raum“. Im Rahmen von Arbeitsgruppen wurden anschließend konkrete Maßnahmen erarbeitet. Die Arbeitsgruppe sechs, „Mobilität im öffentlichen Raum“, befasste sich unter anderem damit, wie die Stadt Nürnberg inklusive aller Stadtteile barrierefrei werden kann. Maßnahmen, die helfen sollen dieses Ziel zu erreichen, sind z.B. die konsequente Umsetzung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2017 und damit auch die Realisierung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen des ÖPNV.

Die spezielle Schulung des Fahrpersonals der VAG ist ein Projekt, um für die Belange von Menschen mit Behinderung zu sensibilisieren. So zum Beispiel, dass beim Anfahren der Bussteige ein besonderes Augenmerk auf die dort wartenden Personen zu legen ist, um die selbstbestimmte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit aller Verkehrsmittel zu ermöglichen.

Die gesetzlichen Grundlagen und die Selbstverpflichtung der Stadt Nürnberg zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention bilden den Rahmen dafür, das Stadtgebiet nach und nach allen Menschen gleichermaßen zugänglich zu machen. Die Umsetzung der Ziele kann aufgrund von personellen und finanziellen Kapazitäten lediglich schrittweise erfolgen.

4.5. Kundenservice

Die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen, barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen sowie die Sicherheit im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, wird in Nürnberg bereits intensiv vorangetrieben. Durch die Aufstellung von Qualitätsstandards im Kundenservice soll die Qualität des ÖPNV im Verkehrsgebiet der Stadt Nürnberg gesichert werden. Dies gilt auch für den Fall veränderter organisatorischer und finanzieller Rahmenbedingungen.

Entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG soll die Beschreibung der Mindestqualitäten durch objektive, messbare und verbindliche Kriterien bzw. Standards erfolgen.

Um den Anforderungen gerecht zu werden, ist ein Qualitätssicherungssystem (QSS) bzw. -prozess zu schaffen, um den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, die Einhaltung des gewünschten Standards zu beurteilen und zu steuern. Hierzu werden im NVP wesentliche Qualitätskriterien und Kontrollprozesse festgelegt. Die Ermittlung und Bereitstellung von marktrelevanten Daten für die Planung, Leistungserstellung und Qualitätssicherung erfolgt durch die Verkehrsunternehmen.

[72] vgl. Erster Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) in Nürnberg, Dezember 2021, https://www.nuernberg.de/internet/sozialreferat/aktionsplanunbrk.html, abgerufen am 18.12.2024.

In Teilbereichen wurden (mit den Verkehrsunternehmen) bereits Vereinbarungen zu Qualitätsstandards getroffen, die ihrem Wesen nach fortgeführt werden sollen. Die konkrete Ausgestaltung ist Bestandteil der jeweiligen Verkehrsverträge.

Von der Stadt Nürnberg übernommene Verbundstandards sowie Neuerungen der Standards sind im Rahmen der Verbundintegration von den Verkehrsunternehmen einzuhalten und mitzutragen, hierzu zählen insbesondere:

- Anwendung und Umsetzung des Gemeinschaftstarifs des VGN sowie VGN-weit beschlossene Regelungen zur Bedienungs- und Beförderungsqualität
- Durch den Freistaat Bayern bzw. durch den Bund erlassene Tarifregelungen und Beförderungsbestimmungen, die sich auf den VGN bzw. auf das Stadtgebiet Nürnberg auswirken
- Genehmigte Sondertarife für Nürnberg
- Fahrscheinvertrieb inkl. Teilnahme an Projekten zum papierlosen Ticketverkauf (Elektronisches Ticketing)
- Meldung der Fahrgeldeinnahmen an den VGN sowie Teilnahme am Einnahmeaufteilungsverfahren
- Einnahmesicherung auf Basis der Durchführung von Fahrausweiskontrollen
- Unterstützung bei Verkehrserhebungen
- Unterstützung, Mitwirkung und Umsetzung von Projekten zur Fahrgastinformation
- Mitwirkung und Unterstützung in Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Kundengewinnung und Nachfrageförderung

4.5.1. Personal

Das Fahrpersonal ist der wichtigste Ansprechpartner für Fahrgäste. Neben der rechtlichen Eignungsbescheinigung und der Zuverlässigkeit erfüllt das eingesetzte Fahrpersonal daher in der Regel folgende Qualitätsmerkmale:

Personal		
Ziele	Fach- und Beratungs-kompetenz	• Das Fahrpersonal verfügt über eine fachliche Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß EU-Richtlinie 2003/59 (Busverkehre) bzw. gemäß BOStrab (U-Bahn- und Straßenbahnverkehre). • Das Fahrpersonal Bus verfügt darüber hinaus als Grundvoraus-setzung über die Qualifikation nach Berufskraftfahrerqualifikations-gesetz (BKrFQG) und über die Ausbildung nach FEV (Fahrerlaub-nisverordnung). • Das Fahrpersonal Schiene verfügt darüber hinaus über eine betriebsinterne Ausbildung nach BOStrab § 12 „Ausbildung und Prüfung der Fahrbediensteten“ Auskunftserteilung allgemein und insbesondere Information bei Störungen. • Verkauf von Fahrausweisen durch das Fahrpersonal (Bus) ist perspektivisch im Sinne der ÖPNV-Beschleunigung und der Pünktlichkeit der Verkehrsmittel abzuschaffen. Vor dem Hintergrund der sich stetig verbessernden digitalen Möglichkeiten der Vertriebswege kann er durch alternative Lösungen ersetzt werden.

Personal		
		• Kenntnisse sowie korrekte und verständliche Auskünfte zu Tarifen, dem befahrenen Linienweg, Umsteigemöglichkeiten und Orts-kenntnisse • Das gesamte Fahrpersonal nimmt regelmäßig an Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen teil (z.B. Tarifschulung, Deeskalations-training, Verhalten gegenüber Fahrgästen, Verhalten in Notfallsituationen, Ressourcenschonung, etc.).
	Kommunikations-kompetenz / Service-bereitschaft und Verhalten im Fahrbetrieb (insbesondere Bus und Straßenbahn)	• Haltestellen werden beachtet und vorsichtig ohne Gefährdung von Fahrgästen angefahren. Dabei ist zu beachten, dass der Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst geringgehalten wird. • Türen werden erst nach Stillstand des Fahrzeuges geöffnet und ein Einklemmen der Fahrgäste beim Schließen der Türen verhindert. Das Fahrpersonal fährt vorausschauend und pünktlich, vermeidet Verfrühungen und stellt geplante Anschlüsse und nach Möglichkeit auch zufällige Anschlüsse sicher. Sichtanschlüsse sind planerisch zu vermeiden. • Die Fahrweise ist ausgerichtet auf den Schutz der Fahrgäste und der Umwelt (z.B. Anpassung an Verkehrsfluss, Vermeidung ruckartigen Anfahrens, Bremsens und Beschleunigens). • Beachtung allgemeiner Verhaltensregeln im Linienverkehr (z.B. kein Rauchen, kein Telefonieren außer Betriebsfunk, kein Radiohören) • Vorhandene Ein- und Ausstiegshilfen werden genutzt, bei Bedarf auch Rampen. Das Fahrpersonal achtet darauf, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen Sitzplatz oder festen Halt haben. Ihnen ist grundsätzlich Unterstützung anzubieten. Insbesondere gegenüber mobilitätseingeschränkten Personen wird Hilfsbereitschaft gezeigt. (vgl. Kapitel 4.4). • Das gesamte Fahr- und Servicepersonal zeichnet sich durch freundliches, höfliches und respektvolles Auftreten aus, ist für den Kunden ansprechbar und geht in Eigeninitiative auf den Kunden zu (z.B. Begrüßung und Verabschiedung, Blickkontakt, etc.). • Das gesamte Fahr- und Servicepersonal ist in der Lage, anhand ausreichender deutscher Sprachkenntnisse und einer verständlichen Ausdrucksweise eine eindeutige betriebsinterne Kommunikation z.B. mit der Leitstelle sowie mit dem Kunden zu gewährleisten. Das gesamte Fahr- und Servicepersonal zeichnet sich durch Hilfsbereitschaft, Umsichtigkeit gegenüber Fahrgästen sowie einem situationsabhängigen, eigenverantwortlichen Verhalten zum Nutzen der Kunden aus (z.B. heraneilende Fahrgäste, Fahrgast signalisiert Haltewunsch, Taxiruf für den Kunden durchführen, etc.). • Das gesamte Fahr-, Service-, Informations- und Verkaufspersonal erscheint gepflegt und trägt eine abgestimmte Kleidung, die ein einheitliches Erscheinungsbild der Mitarbeiter sicherstellt. • Das Fahrpersonal befreit das Fahrzeug von grobem Schmutz und Unrat.
		• Die materielle Ausstattung des Personals muss sicherstellen, dass die betrieblichen und die Fahrgastbetreuungsaufgaben in vollem Umfang gewährleistet werden können. • Der Anteil geringfügig Beschäftigter und Aushilfsfahrpersonal ist auf den erforderlichen Umfang zu begrenzen und so gering wie möglich zu halten. Scheinselbstständiges Fahrpersonal darf nicht beschäftigt werden. Dem Fahrpersonal ist ein faires und marktübliches Gehalt nach den gültigen Tarifverträgen der Verkehrsunternehmen zu zahlen.

Personal		
		• Fahrpersonal ist arbeitsrechtlich und arbeitsmedizinisch vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zu betreuen.
	Personal-gewinnung	• Um dem grundsätzlichen Fachkräftemangel entgegenzutreten, sind durch die Unternehmen Maßnahmen zu Personalgewinnung, -ausbildung, -fortentwicklung und -bindung anzubieten.

4.5.2. Fahrgastinformation

Fahrgastinformation	
Ziele	• Für die Fahrgastinformation werden die Vorgaben der Stadt Nürnberg sowie aus den Gremien des VGN erfüllt. Dies gilt für die Information an und in Fahrzeugen ebenso wie für die Informationsausstattung an Haltestellen. • Im Fahrzeug werden die nächste Haltestelle und die (wichtigen) Umsteigebeziehungen angesagt und angezeigt sowie über relevante Störungen informiert. • Die Verkehrsunternehmen betreiben eine eigene Website, auf der u.a. über Betriebsänderungen, Betriebsstörungen, Veranstaltungsverkehre sowie das Verkehrsangebot und tarifliche Angebote allgemein informiert wird. Bei unternehmensübergreifenden Informationsbestandteilen (z. B. Reiseketten im ÖPNV) wird auf aktuelle Inhalte der VGN-Website (www.vgn.de) bzw. DEFAS Bayern zurückgegriffen. Unternehmenseigene Informationen sind auch dem Verkehrsverbund und DEFAS Bayern zur Verfügung zu stellen. • Eine mobile Fahrplanauskunft für digitale Endgeräte zeigt für alle Haltestellen die Abfahrtszeiten der nächsten Fahrten. • Die Verkehrsunternehmen betreiben zudem Informationskanäle auf den gängigen Social-Media-Plattformen. • Die Verkehrsunternehmen stellen alle relevanten Fahrgastinformationen über eine mobile App in Echtzeit zur Verfügung.

Störungsmanagement	
Ziele	• Die Verkehrsunternehmen betreiben ein eigenes Störfallinformationssystem (Leitstelle/Leitzentrale), in dem u.a. über Betriebsänderungen, Betriebsstörungen und Veranstaltungsverkehre informiert wird. • Alle Fahrzeuge sind mittels eines ITCS (Intermodal Transport Control System) oder eines gleichwertigen Leitsystems mit einer zentralen Leitstelle verbunden. Dadurch werden die Bereiche Informations- und Kommunikationsfähigkeit zwischen Leitstelle und Fahrzeug (Liniennummer, aktueller Standort, Soll-Ist-Vergleich der Fahrt in Bezug auf Standort und Zeit), Fahrgastinformation in Fahrzeugen und Haltestellen (Ansagen, DFI, MFD), Anschlusssicherung sowie Statistik gesteuert/betrieben. Die Standortdaten sind auch der Zentralen Service- und Leitstelle (ZSL) in Nürnberg, DEFAS-Bayern und der Verbundgesellschaft zur Verfügung zu stellen. Eine Kommunikation zwischen Leitstelle und Fahrer muss jederzeit gewährleistet sein. Reservebusse für Ersatzverkehre entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse. • Ziel ist es, eine unternehmensübergreifende Koordination zu ermöglichen. Die Verkehrsunternehmen haben die Aufgabe, sich an der Schaffung einer gemeinsam bereitgestellten Schnittstelle zu beteiligen. Das System ist in der Lage, alle digitalen Informationskanäle automatisch zu versorgen. Hierzu gehören: ○ Website ○ Monitore in den Fahrzeugen

Störungsmanagement	
	○ Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen von Straßenbahn und Bus sowie an Ausgängen von U-Bahnhöfen ○ Anzeiger an den Bahnsteigen in U-Bahnhöfen ○ Elektroakustische Lautsprecher in U-Bahnhöfen ○ Mitteilungen per Newsletter ○ Elektronische Fahrplanauskunft des VGN ○ Elektronische Fahrplanauskunft DEFAS Bayern ○ App • Die Verkehrsunternehmen gewährleisten, dass Ist-Daten der Fahrplanauskunft über den VGN-Verbund, über DEFAS Bayern sowie über eigene Informationssysteme dargestellt werden können. • Im Störfall informieren die Verkehrsunternehmen unmittelbar nach den eingeleiteten betrieblichen Maßnahmen die Fahrgäste über den Vorfall bzw. soweit bekannt und technisch möglich über Grund und Dauer der Störung sowie alternative Fahrmöglichkeiten.

4.5.3. Umweltstandards / Nachhaltigkeit

Umweltstandards & Nachhaltigkeit	
Ziele	• Die Energie für den Antrieb der Fahrzeuge berücksichtigt in hohem Maße Ziele des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes. • Schienenfahrzeuge und E-Busse werden grundsätzlich mit Öko-Strom betrieben. Die Bus-Flotte besteht aus ökologisch vorbildlichen Fahrzeugen, welche bei Neubeschaffung lokal emissionsfreie Antriebstechniken verbaut haben (EU-Richtlinie 1161) (vgl. Kapitel 5.6.4).

4.5.4. Tarif, Vertrieb, Service, Marketing

Tarif und Verbundintegration

Die Tarifbildung wurde den Gremien des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN) übertragen und liegt somit nicht in der alleinigen Zuständigkeit des lokalen Aufgabenträgers. Aus Sicht der Stadt Nürnberg hat sich der Verbundtarif bewährt. Eine Weiterentwicklung der Tarifstruktur (Vereinfachung, Entwicklung neuer Produkte und Einführung elektronischer Nutzermedien) wird unterstützt.

Die preis- und tarifpolitischen Standards des VGN sind einzuhalten.

Der Tarif und dessen Anwendung sichert in wesentlichen Teilen die wirtschaftliche Grundlage des Nahverkehrsangebotes in Nürnberg.

Verbundintegration	
Ziele	• Die Stadt Nürnberg ist Mitglied im VGN-Grundvertragsausschuss (GA) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Für alle öffentlichen Linien nach §§ 42 und 44 PBefG, die innerhalb dieses Verkehrsverbundes fahren, gilt der VGN-Tarif. • Die Verkehrsunternehmen wirken an der Erstellung, Weiterentwicklung und Harmonisierung von Produktstandards innerhalb des Verbundes mit. Die Weiterentwicklung der

Verbundintegration	
	Tarife und Ticketingsysteme sind für das Stadtgebiet und im VGN aktiv zu unterstützen bzw. voranzutreiben. • Die Verkehrsunternehmen haben die gültigen VGN-Tarife sowie für die Region und regionaler Nutzung vorgegebenen Landes- und Bundestarife anzuwenden und dabei die Vorgaben im Verkauf und beim Ticketlayout zu berücksichtigen.

Vertrieb, Service und Marketing

Zur Sicherstellung eines kundenorientierten Zugangs zum Nahverkehrsangebot sind für alle in der Planungshoheit der Stadt Nürnberg liegenden Linienverkehre des Nahverkehrs entsprechende Strukturen zur Information und Beratung der Kunden vorzuhalten. Auch im Sinne der Wirtschaftlichkeit ist es zielführend einen niedrigschwelligen Zugang zu bieten, der die Nutzung des Verkehrsangebotes attraktiver macht. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Nahverkehrs ist die Wahrnehmung und Verständlichkeit des Angebotes durch ein zielgerichtetes Marketing zu unterstützen und die Kundenzufriedenheit durch ein breites Serviceangebot positiv zu beeinflussen.

Im Sinne der Beschleunigung und der Verbesserung der Pünktlichkeit der Verkehrsmittel ist der direkte Fahrkartenverkauf beim Fahrpersonal perspektivisch nicht das erklärte Ziel der Stadt Nürnberg. Um den Wegfall des Vertriebskanals für die Kundinnen und Kunden zu kompensieren, sind digitale Vertriebswege und -möglichkeiten durch die Verkehrsunternehmen konsequent weiter auszubauen.

Vertrieb	
Allgemeines	• Die Verkehrsunternehmen haben für alle Vertriebswege und -systeme die Infrastruktur, Wartung und Weiterentwicklung zu gewährleisten. • Für den Vertrieb gelten die aktuellen VGN-Qualitätsstandards.[73] Es erfolgt ein digitaler und analoger Verkauf von Fahrkarten zu allen Zielen im VGN (d.h. zu allen Städten und Gemeinden im VGN). • Bei elektronischen Fahrscheindruckern in den Fahrzeugen sind mindestens Einzelfahrkarten zu verkaufen bzw. bei Ersatz von diesen sind entsprechende Verkaufsalternativen zur Verfügung zu stellen (z.B. digitales Ticket) • Sortiments- und Strukturerweiterungen des VGN, des Landes und des Bundes sind zu berücksichtigen. • Die Verkehrsunternehmen wirken am Ausbau des Vertriebs im Einklang mit den VGN-Richtlinien sowie an einer Ausweitung des Vertriebs auf neue digitale Nutzermedien mit. • Die Verkehrsunternehmen haben die gültigen Tarife des VGN sowie für die Region und regionaler Nutzung vorgegebenen Landes- und Bundestarife anzuwenden und dabei die Vorgaben im Verkauf und Ticketlayout zu berücksichtigen. • Der Vertrieb wird durch einen optimierten Vertriebswegemix unter Berücksichtigung von kundenorientierten, regionalen und wirtschaftlichen Kriterien sichergestellt.
Einnahmen-aufteilung	• Für die Meldung der monatlichen Verkaufseinnahmen sind die im Einnahmenaufteilungsvertrag beschlossenen Regelungen mit einer im Vorfeld durchzuführenden Plausibilitäts- und Ordnungsmäßigkeitsprüfung einzuhalten.

[73] https://www.vgn.de/media/gemeinschaftstarif.pdf, abgerufen am 07.01.2025.

Vertrieb	
	• Im Rahmen der Einnahmenaufteilung beteiligen sich die Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Aufteilungsverfahrens, der Durchführung der notwendigen Erhebungen sowie an der Überprüfung der vom Verbund vorgelegten Daten. • Die Verkehrsunternehmen haben die Aufgabe, eine nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung zu sichern und sich in diesem Zusammenhang für Möglichkeiten der verfahrensmäßigen Erlösoptimierung einzusetzen. Die Verkehrsunternehmen haben soweit in ihrer Zuständigkeit die Ausgleichsleistung für rabattierte Fahrkarten (z.B. Deutschlandticket, Schülerverkehr, Schwerbehindertenausgleich) bei den entsprechenden Stellen (Kommunen, Land, Bund) eigenständig zu beantragen.
Einnahmen-sicherung	• Die Einnahmen werden durch einen optimierten Kontrolleinsatz und eine konsequente Forderungsverfolgung gesichert. • Als Zielvorgabe für die Prüfintensität wird der optimale Kontrollgrad in regelmäßigen Abständen vom Verkehrsunternehmen überwacht und ggf. neu ermittelt. • Die Prüf- und Sicherheitsmerkmale bei Tickets sowie Fahrausweiskontrollen und Nachbearbeitung des erhöhten Beförderungsentgelts entsprechen den geltenden Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen. • Die Ticketkontrolle erfolgt stichprobenartig in allen Fahrzeugen durch qualifiziertes Prüfpersonal. • In Abstimmung mit dem Verbund legen die Verkehrsunternehmen die Sicherheits- und Prüfmerkmale der Fahrtberechtigungen fest und entwickeln diese weiter. • Die verwendeten Verkaufssysteme und die Abrechnungssysteme der Verkehrsunternehmen müssen dabei einen fälschungs- und manipulationssicheren Verkauf und eine revisionssichere Abrechnung aller Fahrgeldeinnahmen sicherstellen.
Elektronisches Fahrgeld-management / Ticketing	• Die Verkehrsunternehmen betreiben die Weiterentwicklung des Vertriebs, u. a. mit der Einführung neuer Nutzermedien. • Die Verkehrsunternehmen gewährleisten einen Onlineshop mit mobiler App und können als Kundenvertragspartner und Systembetreiber für den gesamten VGN tätig werden. • Zur Verbesserung des Ticketangebotes und der schnellen Kontrollabwicklung, müssen online erworbene Tickets elektronisch lesbar sein (z.B. QR-Code). Elektronische Vertriebs- und Kontrollwege sind weiterzuentwickeln. • Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum multimodalen Verkehrsangebot ist die Entwicklung eines geräteunabhängigen Mobilitätssystems zu unterstützen. • Eine Weiterentwicklung des Vertriebs wird gemäß der Kundenanforderungen und des technologischen Fortschritts sichergestellt. • Dabei ist eine verbundweit abgestimmte Lösung anzustreben, die den deutschlandweiten Standards und Schnittstellen des VDV entspricht.
Externe Verkaufs-stellen	• Externe Verkaufsstellen runden die konventionellen Kaufmöglichkeiten wohnortsnah in den einzelnen Stadtteilen ab. • Der Umfang der qualitativen Verkaufsleistung ist von den Verkehrsunternehmen mit den externen Verkaufsstellen vertraglich zu regeln und wird durch regelmäßige Qualitätskontrollen (Testkäufer) bzw. bedarfsweisen Schulungen gewährleistet. • Ein modernes onlinefähiges Vorverkaufssystem ermöglicht bei den externen Verkaufsstellen den Ticketverkauf des VGN-Sortimentes (außer Abo, Deutschlandticket, Ländertickets) sowie ausgewählter Sondertickets.

Service		
Kunden-zentrum	Allge-meines	• Für den Vertrieb ist ein Kundenzentrum vorzuhalten. • An geeigneten zentralen, repräsentativen, image- und markenfördernden Standorten im Stadtgebiet Nürnberg betreiben die Verkehrsunternehmen jeweils ein Kundenzentrum mit eigenem Personal mit folgendem Dienstleistungsangebot: ○ Beratung und Verkauf des VGN-Fahrausweissortimentes ○ Mobilitätsberatung (u.a. Radverleih, Carsharing) ○ Vertragskundengeschäft (Abonnements) ○ Bearbeitung von EBE-Fällen (erhöhtes Beförderungsentgelt) ○ Reklamations- und Beschwerdeannahme
	Erreich-barkeit	• Die Öffnungszeiten des zentralen Kundenzentrums sind nachfrageorientiert an die üblichen Öffnungszeiten des Einzelhandels anzupassen. Die quantitative Personalbemessung ist entsprechend zu planen. • Die Verkehrsunternehmen haben ein (aus dem Festnetz) gebührenfreies Servicetelefon zu betreiben, das 24h täglich erreichbar ist. • Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit einer schriftlichen Kontaktaufnahme sicherzustellen. Die Kontaktaufnahme ist sowohl analog als auch digital sicherzustellen. • Es ist von den Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass Fundsachen zu handelsüblichen Öffnungszeiten an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können. • Vertretbare Wartezeiten im Kundenzentrum sind zu gewährleisten.
	Erschei-nungsbild	• Das Kundenzentrum und die externen Verkaufsstellen sind ordentlich, wenn ○ sie sauber bzw. frei von sichtbaren Verschmutzungen (Staub, Schmutz und optischen Mängeln / Schmierereien) sind und ○ dem Fahrgast eine gute Aufenthaltsqualität bieten.
	Personal	• Für die Kundenbetreuung steht gut ausgebildetes Personal mit hoher Beratungs- und Kommunikationskompetenz zur Verfügung. Zusätzlich zu guten Deutschkenntnissen sind Fremdsprachenkenntnisse wünschenswert. • Die Kundenbetreuung sollte auch Kenntnisse über betriebliche Besonderheiten haben (u.a. Veranstaltungsverkehre, Schienenersatzverkehre, Störungsmanagement, Notfallpläne).
Beschwerde-management	• Schriftliche Anliegen und Beschwerden der Kunden werden kurzfristig bearbeitet. Wenn dies nicht möglich ist, erhalten die Kunden stattdessen eine Eingangsbestätigung oder einen Zwischenbescheid. • Bei Beschwerden, deren Anlass bzw. Ursache nicht beim Verkehrsunternehmen liegt (Baustellen im Straßenland, o. ä.) können die Verkehrsunternehmen an die zuständige Stelle mit der Bitte um Beantwortung unter Einhaltung der DSGVO weiterleiten. • Grundsätzlich erfolgt spätestens nach 14 Tagen eine abschließende Beantwortung. • Telefonische und schriftliche Anliegen hinsichtlich EBE (erhöhtes Beförderungs-entgelt) und Vertragskundengeschäft (Abonnement) werden bearbeitet. • Die Verkehrsunternehmen bieten den Fahrgästen ein Serviceversprechen und beteiligen sich am Schlichtungsverfahren (SÖP).	

Marketing	
Ziele	• Für die aktive Vermarktung der Angebotsleistungen, der Vertriebs- und Tarifprodukte werden personelle, finanzielle und technische Ressourcen bereitgestellt. • Zur Steigerung der Nutzung des Mobilitätsangebots sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln und durchzuführen, die eine maximale Marktausschöpfung (ÖPNV-Anteil im Modal Split) sowie Ergiebigkeit (Preis- und Tarifstrategie) bei gleichzeitiger Beachtung wirtschaftlicher Faktoren ermöglichen. • Es besteht die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen, ein Marketingkonzept aufzustellen und umzusetzen, dass die Zielsetzung hat, für Nürnberg Kunden zu gewinnen, Kunden zu binden sowie das Ansehen des ÖPNV in der Öffentlichkeit zu fördern. • Zur Gewährleistung einer widerspruchsfreien Kundenansprache arbeiten die Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft (VGN) im Bereich Öffentlichkeitsarbeit zusammen. • Es sind alle relevanten Zielgruppen im Sinne einer aktiven Marktbearbeitung zu berücksichtigen. Für grenzüberschreitende Maßnahmen sind die Rahmenbedingungen im VGN zu berücksichtigen und entsprechend in die Strategien zu integrieren. • Schwerpunkte der aktiven Marktbearbeitung durch die Verkehrsunternehmen sind: ○ Neukundengewinnung ○ Kundenbindung ○ Großkundenbetreuung ○ Marken- und Imagebildung Bei der Neukundengewinnung soll das bisherige stadtteilbezogene Dialogmarketing fortgesetzt werden, bei dem innerhalb von ca. 5 Jahren alle Haushalte in Nürnberg angesprochen und bei der Wahrnehmung ihrer Mobilitätsbedürfnisse beraten werden. Neben zielgruppenspezifischen Akquisitionsmaßnahmen ist bei der Neukundengewinnung ein stadtteil- bzw. zielgruppenbezogenes Dialogmarketing durchzuführen, um die Bürger bei der Wahrnehmung ihrer Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig zu beraten. • Zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsangebote haben die Verkehrsunternehmen zielorientierten Informationsstrategien und -maßnahmen, sowohl intermodal (verkehrsmittelübergreifend) als auch intramodal (systemintern) zu entwickeln. (vgl. Kapitel 4.5.6).

4.5.5. Qualitätsnachweise

Zur Aufrechterhaltung und zur Steuerung der Qualität sind qualitätssichernde Maßnahmen erforderlich. Maßnahmen zur Qualitätssicherung sollen sich an den Maßgaben der DIN EN 13816:2002 „Definition, Festlegung von Leistungszielen und Messung der Servicequalität im öffentlichen Personenverkehr“ orientieren. Die Einführung eines Qualitäts-managementsystems nach DIN ISO 9001:2015 zur Prüfung und Steuerung der Erfüllung der Qualitätsstandards ist zielführend.

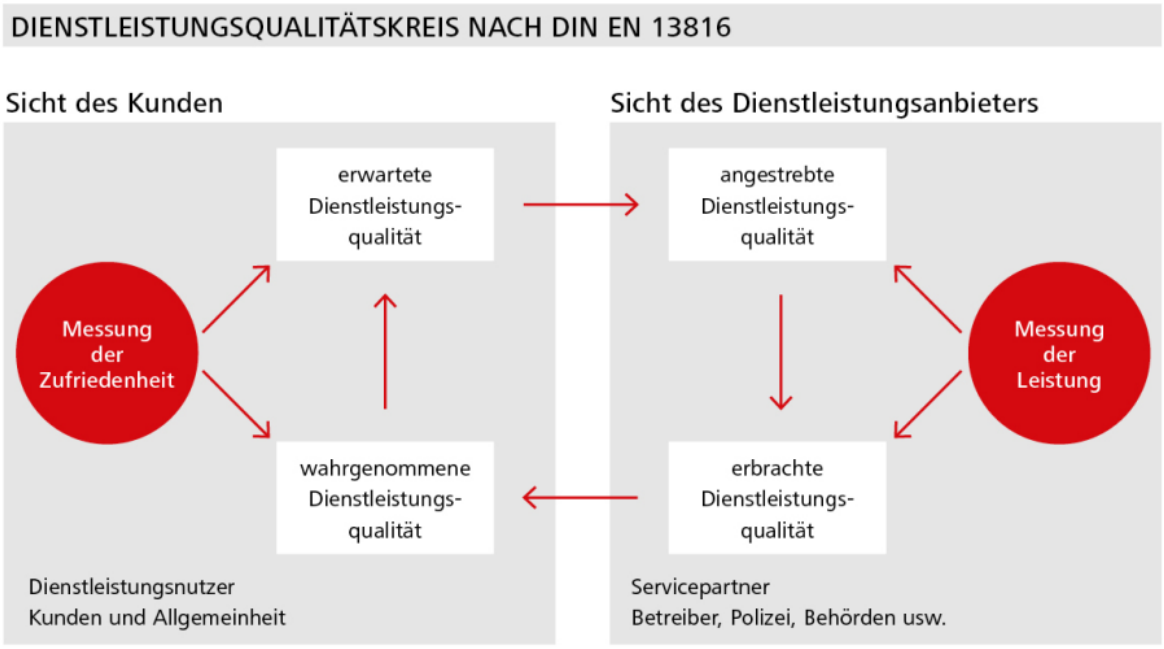


Abbildung 21: Dienstleistungs-Qualitätskreis[74]

Für die Nachweise soll auf die durch die Verkehrsunternehmen durchgeführten Messungen zurückgegriffen werden mit der Zielsetzung, den Aufwand des Verkehrsunternehmens für die Nachweise gegenüber der Aufgabenträgerin möglichst gering zu halten. Entsprechend der Vorgaben des Nahverkehrsplans (2003 / 2005–2010) und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2017) erfolgen durch die Verkehrsunternehmen die Erhebung von Grundsatzinformationen für die Qualitätssicherung durch Fahrgastzählungen und Fahrgastbefragungen zur Ermittlung eines Zufriedenheitsindex. Seitens der Aufgabenträgerin liegen Nachweise aus den im Rahmen des Nahverkehrsplanes durchgeführten Analysen vor.

Qualitätssicherungssystem		
Ziele	Dienst-leistungs-qualität	• Die im Stadtgebiet Nürnberg erbrachten Verkehrsleistungen sind insbesondere hinsichtlich der im Nahverkehrsplan festgelegten Qualitäten auf der Grundlage eines Qualitätsmanagementsystems nach DIN ISO 9001:2015 zu überwachen und im Sinne der Kundenorientierung zu steuern. • Für die Nachweiserbringung der erbrachten Dienstleistungsqualität des Verkehrsunternehmens sollen folgende Verfahren zur Anwendung kommen ○ direkte Leistungsmessung / Direct Performance Measures (DPM) ○ Qualitätsbewertungen (QBW) und Testkundenverfahren / Mystery Shopping Survey (MSS): Die Testkundenverfahren und Kundenzufriedenheitsmessungen werden durch von der VAG beauftragtes Fremdpersonal durchgeführt. Die VAG stellt dabei sicher, dass eine ausreichend große Stichprobe Grundlage für die Ergebnisse bildet. ○ Kundenzufriedenheitsmessungen (CSS) • Der Stadt Nürnberg werden entsprechende Nachweise für die vereinbarten Qualitätskriterien vorgelegt und kommentiert. Bei Abweichungen von der angestrebten Qualität werden entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Qualitätsstandards vereinbart.

[74] DIN EN 13816:2002.

Qualitätssicherungssystem		
	Erhe-bungen	• Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes sind in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens kontinuierliche Fahrgastzählungen durchzuführen. Gleichzeitig ist durch stichpunktartige Fahrgastbefragungen ein Zufriedenheitsindex zu ermitteln. Erforderlichenfalls sind für bestimmte Fragestellungen weitere Erhebungen vorzunehmen. • Die Kundenzufriedenheit soll in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens regelmäßig erhoben werden mittels verschiedener Kriterien (u.a. Gesamtzufriedenheit, Verkehrsmittel, Angebot, Information, Service, Erscheinungsbild). • Verkehrserhebungen der Verbundgesellschaft an Haltestellen und in den Fahrzeugen werden von den Verkehrsunternehmen sowie dessen Auftragsunternehmen unterstützt. • Die jährlichen Erhebungen und ergänzenden Auswertungen zum Mobilitätsverhalten in Nürnberg, sowie davon abgeleitete Berichte, sind von den Verkehrsunternehmen in der bisherigen Qualität fortzuführen.

4.5.6. Intermodalität

Der öffentliche Personennahverkehr bildet das Rückgrat für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in der Stadt. Insbesondere die Schienenverkehrsachsen sind unverzichtbare Bestandteile des Mobilitätangebots im öffentlichen Nahverkehr. Wie alle größeren Städte hat sich auch Nürnberg mit den negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu beschäftigen. Die Stadt ist verpflichtet, Maßnahmen zur Luftreinhaltung und einen Lärmaktionsplan aufzustellen, um die Bewohnerinnen und Bewohner vor gesundheitsschädlichem Lärm und Abgasen des Kfz-Verkehrs zu schützen. Vor diesem Hintergrund gewinnt ein attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Um die zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen, verursacht durch Bevölkerungszuwächse, den demographischen Wandel oder den Klimawandel, bewältigen zu können, ist eine deutliche Verlagerung von Kfz-Verkehr auf die umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes, zu denen der ÖPNV und auch der Fuß- und Radverkehr zu rechnen sind, unerlässlich.

Laut Untersuchungen von PB-Consult könnten 63% der Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr prinzipiell auf den ÖPNV, das Fahrrad oder auf das Zufußgehen verlagert werden[75]. Dieses Potential möchte die Stadt Nürnberg ausschöpfen und hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, die Integration der Verkehre voranzutreiben und die intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln zu fördern. Die entsprechenden Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsmittel zum ÖPNV sind herzustellen. Eine Integration der Schnittstellen in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes wurde inzwischen durch diverse Apps der Verkehrsunternehmen und des Verkehrsverbundes realisiert.

[75] Mobilität und Corona: Wie geht es nun weiter? – Aktuelle Ergebnisse aus der VAG Mobilitätsforschung – PB CONSULT, virtueller Vortrag, Nürnberg, 26. April 2023.

	Ziel
	Die Integration von multimodalen Mobilitätsangeboten soll mittels nutzerorientierter Schnittstellen für Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild und Marketing erfolgen.
Intermodalität	Strategien und Konzepte für Marketing und Vertrieb eines multimodalen Mobilitätsangebotes sind vom Verkehrsunternehmen weiter zu entwickeln (z.B. NüMoApp, etc.).

5. Schwachstellenanalyse und Handlungsbedarfe

Die Analyse folgt den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanungen in Bayern. Im Folgenden wird durch eine Reihe von Auswertungen die Einhaltung der Standards, die im vorherigen Kapitel definiert wurden, geprüft.

Das hierbei zugrundeliegende ÖPNV-Netz stellt den Ausbauzustand zum Zeitpunkt des Fahrplanwechsels im Dezember 2023 dar. Die beiden Straßenbahnlinien 10 und 11 sind somit in den Analyseergebnissen berücksichtigt. Für Analysen mithilfe der Verkehrs-modellierungssoftware „PTV-Visum“ wurde als Basis auf das Verkehrsmodell des VGN zurückgegriffen. Hieraus wurde eine Teilfortschreibung für das Gebiet der Städteachse (Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach) mit aktualisierten Liniennetzen und Strukturdaten erstellt und für die folgenden Analysen verwendet. Auswertungen zu Bedienungsqualität, Schul- und Ausbildungsverkehr, ÖPNV-Beschleunigung und Kundenservice sind im August 2023 entstanden und basieren somit teilweise auf dem Stand 2022.

Mit der Analyse im NVP 2003 und der Analyse in der Fortschreibung des NVP 2017 wurden bereits umfangreiche Auswertungen vorgenommen. Unmittelbare Handlungsbedarfe wurden in den letzten Jahren behoben. In dieser Fortschreibung werden die Analyseergebnisse von 2017 aktualisiert und teilweise um die neu gesetzten Vorgaben erweitert, um das bestehende Angebot weiter zu optimieren und um Handlungsbedarfe zur Attraktivierung des ÖPNVs aufzuzeigen.

5.1. Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität bezeichnet die räumliche Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV. Um die Erschließungsqualität des Nürnberger Stadtgebietes zu analysieren, wurden die Einzugsradien durch eine Wegenetzanalyse und die Anbindung an das Zentrum untersucht.

5.1.1. Einzugsradien (Wegenetzanalyse)

Analyse des gesamten Stadtgebiets

In Kapitel 4.1.1 wurden Richtwerte für zumutbare Luftlinienentfernungen von Haltestellen in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel auf Grundlage der Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern definiert. Diese Luftlinienentfernungen wurden bereits im NVP 2003 und in der Nahverkehrsplanfortschreibung 2017 analysiert. Hieraus ergab sich, dass das Nürnberger Stadtgebiet grundsätzlich gemäß den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für Bayern gänzlich erschlossen ist.

Da es sich bei den Einzugsradien um Luftlinienentfernungen handelt und dies die Realität teilweise nur schwer abbilden kann, wird zusätzlich eine Wegelängenanalyse durchgeführt. Hierbei kann die Erschließung des Stadtgebietes durch tatsächliche Fußwege dargestellt werden. Reale Barrieren wie große Straßen, Flussläufe und andere Beispiele mit Trennwirkungsfunktion können damit bei den Fußwegelängen berücksichtigt werden. Das Amt für Stadtforschung und Statistik hat die Wegelängenanalyse für die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans aktualisiert und die Fußwegeeinzugsbereiche der

Haltestellen nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie dargestellt (s. Kapitel 3.1.2). In Anlehnung an die VDV-Schrift „Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ wurde für die Fußwegeentfernungen ein Umwegefaktor von 1,2 berücksichtigt. Das Wegenetz basiert auf dem Schulwegenetz des Amtes für Stadtforschung und Statistik. Es sind nur öffentliche Wege hinterlegt. Die durchgeführte Wegenetzanalyse geht über das in der Leitlinie geforderte Maß hinaus und zeigt kleinräumige weiterführende Optimierungspotentiale auf. Dadurch können Feinerschließungsdefizite identifiziert werden.

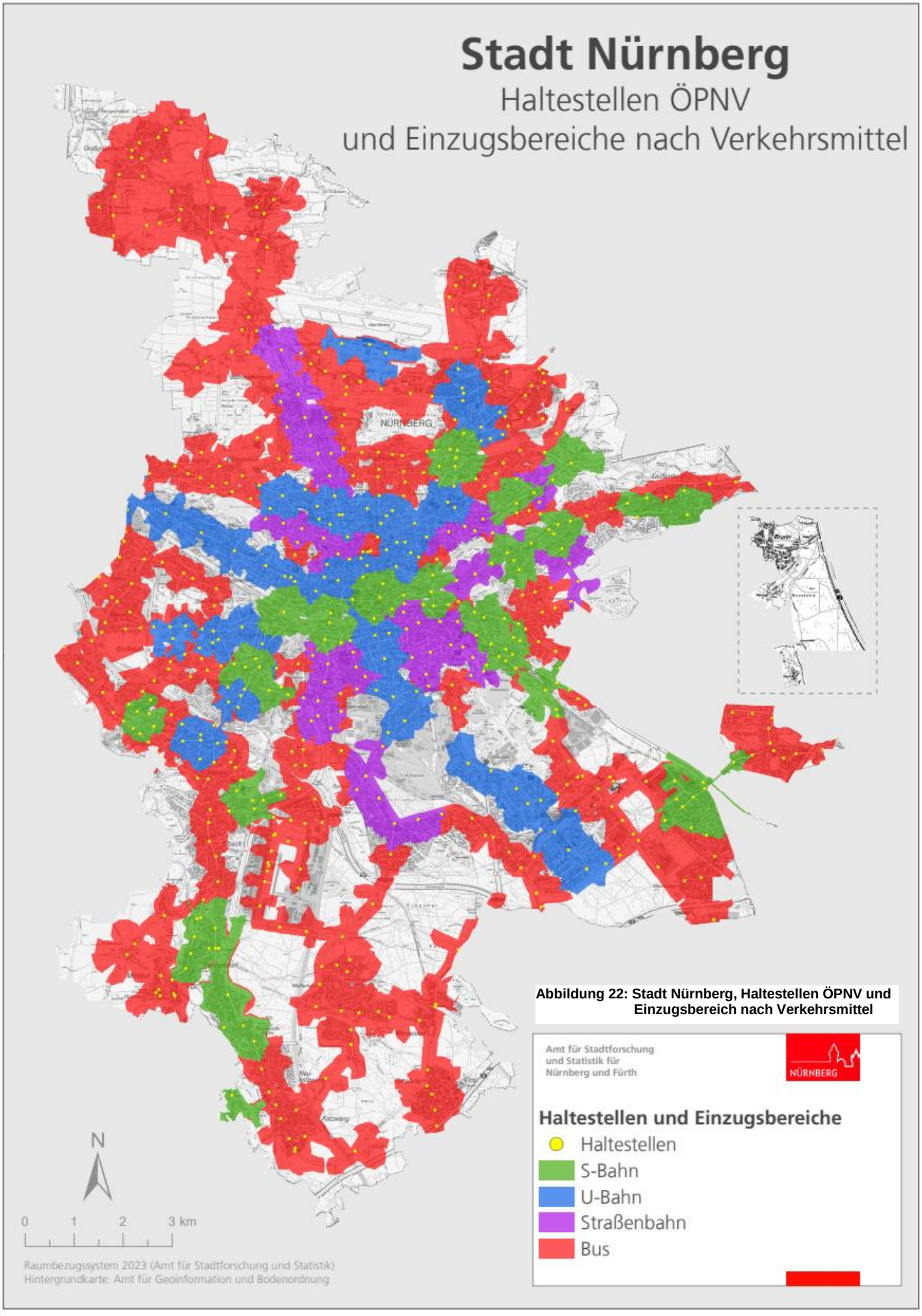


Abbildung 22: Stadt Nürnberg, Haltestellen ÖPNV und Einzugsbereich nach Verkehrsmittel

Der Ortsteil Kleingründlach im Nordwesten Nürnbergs ist derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossen. Der Richtwert der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sieht eine Erschließung aller Teilflächen ab 200 Einwohnern vor. Der zu erfüllende Grenzwert beginnt ab 500 Einwohner. Die Einwohnerzahl des Ortsteiles beträgt mittlerweile 204. Für den Grenzwert ist das ausreichend, für den Richtwert allerdings nicht mehr. Eine ÖPNV-Erschließung Kleingründlachs wäre perspektivisch anzustreben. Dieses Thema muss im Sinne des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit unter Berücksichtigung anderer notwendiger Maßnahmen abgewogen werden. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Kleingründlach wird in den kommenden Jahren beobachtet. Anschließend wird nochmals geprüft, ob ein ÖPNV-Angebot für Kleingründlach bereitgestellt werden kann (s. Kapitel 7.3.3).

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Beobachtung der Bevölkerungsentwicklung in Kleingründlach
Optimierung / Prüfung	• Verbesserung der Feinerschließung in Teilflächen, die nicht im fußläufigen Einzugsbereich des ÖPNV-Angebotes liegen.

Analyse des Schul- und Ausbildungsverkehrs

Um zu prüfen, ob die relevanten Schulstandorte gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, wurde die Wegelängenanalyse der Haltestellen im Schienennetz mit den Standorten der weiterführenden Schulen, Förderschulen und Berufsfachschulen überlagert. Weiterführende Schulen sind hierbei Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass nahezu alle Standorte der weiterführenden Schulen, Förderschulen und Berufsfachschulen innerhalb des Kerngebietes sehr gut mit leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln erschlossen sind und direkte Zentrumsanbindung besitzen. Diese Analyse wurde gewählt, da sie eine Aktualisierung der Analyse der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung darstellt und die hinterlegte Fußwegekarte auf dem städtischen Schulwegenetz basiert.

Für alle im Einzugsbereich von Schienenverkehrsmitteln liegende Standorte ist eine sehr gute Anbindung an das Zentrum und eine allgemein gute Erreichbarkeit festzustellen. Standorte außerhalb der Einzugsbereiche der Schienenverkehrsmittel sind mit direkten leistungsfähigen Busanbindungen zu versehen und bedarfsgerecht zu verdichten (Schülerfahrten). Derzeit sind alle außerhalb der fußläufigen Einzugsbereiche der Schienenverkehrsmittel sowie außerhalb des Kerngebietes liegenden Einrichtungen mit mehr als 100 Schülerinnen und Schülern über eine ausreichende Busanbindung an den ÖPNV angebunden. Die in der Analyse berücksichtigten Schülerzahlen und Prognosen basieren auf dem Stand 2023.

Die Verbindungsqualität der Hochschulstandorte wurde im NVP (Analyse) 2003 untersucht. Demnach liegen alle Hochschulstandorte in Nürnberg innerhalb des Kernbereichs und

werden als ausreichend erschlossen eingestuft. Die geplante Technische Universität Nürnberg (UTN) im Entwicklungsgebiet Lichtenreuth wird durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 in angemessener Dimensionierung an den schienengebundenen ÖPNV angebunden.

Insbesondere zum Schuljahres-/ Semesterbeginn können vereinzelt kurzfristig Nachverdichtungen oder Fahrzeuge größerer Kapazität erforderlich werden, die von den Verkehrsunternehmen bei der Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung zu berücksichtigen sind.

Die Verbesserung des Komforts bzw. der Verbindungsqualität in der morgendlichen Verkehrsspitze hin zu einem Besetzungsgrad von unter 80 % auch bei Einzelfahrten (100 % zulässig) sollte im Rahmen des betrieblich und wirtschaftlich Vertretbaren angestrebt werden.

Ergebnisse	
Optimierung / Prüfung	• Der Kapazitätsstandard und die Einsatzmöglichkeit anderer Gefäßgrößen sollte geprüft werden (gerade zu Schuljahresbeginn). • Die Entzerrung der Schulanfangszeiten weiterführender Schulen soll geprüft werden.

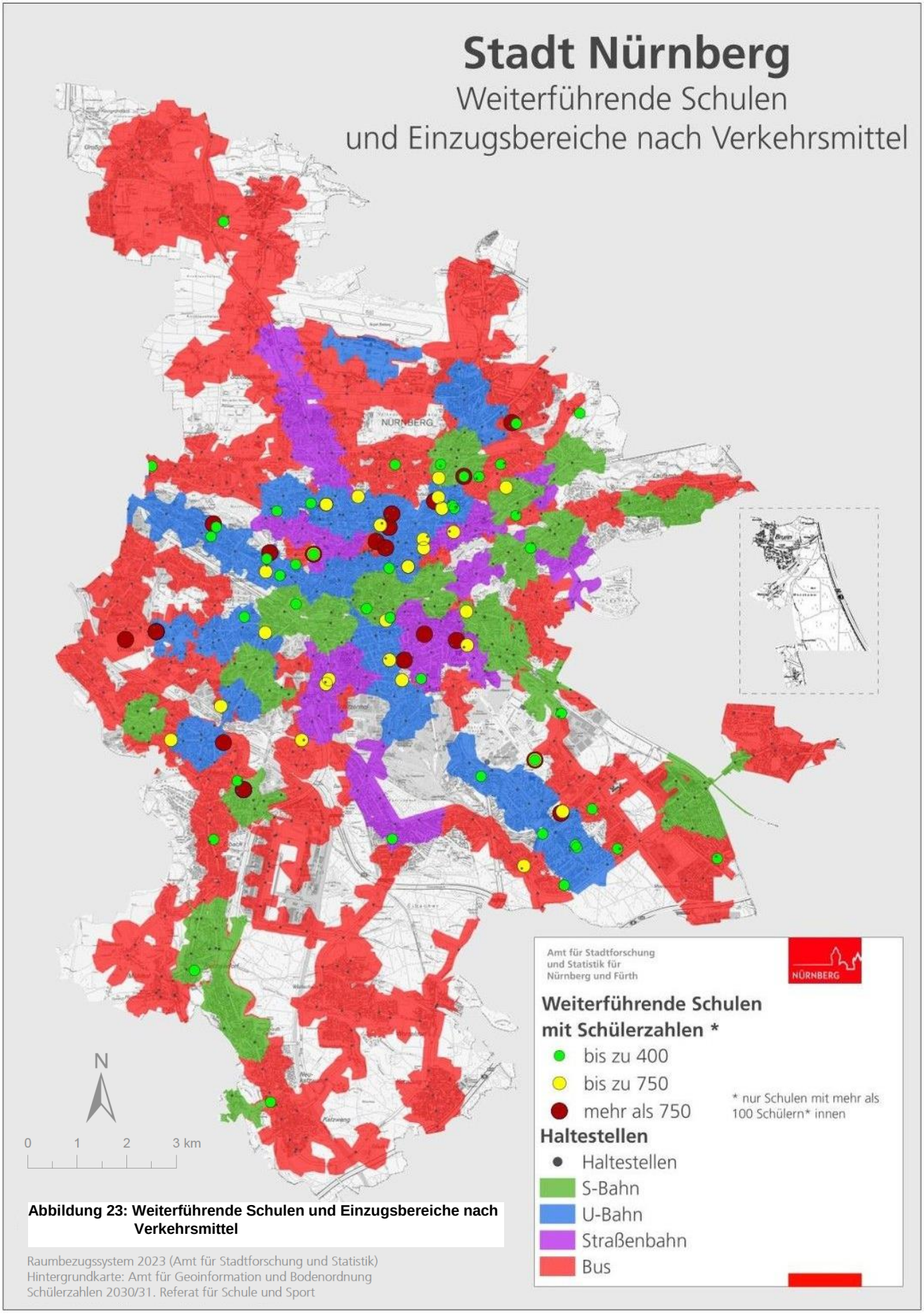


Abbildung 23: Weiterführende Schulen und Einzugsbereiche nach Verkehrsmittel

Raumbezugssystem 2023 (Amt für Stadtforschung und Statistik)
Hintergrundkarte: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Schülerzahlen 2030/31. Referat für Schule und Sport

5.1.2. Anbindung ans Zentrum

Die Erschließungsqualität des Stadtgebietes zeichnet sich stark durch die Erreichbarkeit des Zentrums aus. Um diese zu analysieren, ist in diesem Kapitel, analog zur Analyse der letzten Fortschreibung in 2017, eine Isochronenanalyse in PTV-Visum zur Erreichbarkeit der Haltestellen des Zentrums erstellt. Das Zentrum wird in Nürnberg durch die an der Altstadt liegenden Haltestellen Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz und Friedrich-Ebert-Platz definiert (s. Kapitel 3.1.3). Die dargestellten Isochronen beschreiben die Reisezeit von allen Haltestellen im Stadtgebiet zu einem der vier definierten Haltestellen des Zentrums.

Zur tiefergehenden Analyse des Netzes wurde das sogenannte enge Zentrum (s. Kapitel 3.1.3), also die Erreichbarkeit der innerhalb der Altstadt liegenden Haltestellen Lorenzkirche, Hauptmarkt, Heilig-Geist-Spital und Rathaus, zusätzlich analysiert. Diese Betrachtung dient einer vertiefenden qualitativen Analyse und geht über das geforderte Soll hinaus.

Die beiden Analysen wurden jeweils für die drei Verkehrszeiten HVZ, NVZ und SVZ angefertigt. Es wurde ein enger Ankunftszeitraum von 20 Minuten gewählt (HVZ 7:20 Uhr – 7:40 Uhr, NVZ 10:00 Uhr – 10:20 Uhr, SVZ: 22:00 – 22:20 Uhr). Das bedeutet, dass in der Analyse nur Verbindungen berücksichtigt werden, die im genannten Zeitraum an einer „Zentrumshaltestelle“ ankommen. Die Veränderung der Ergebnisse mit unterschiedlichen Ankunftszeiträumen innerhalb einer Verkehrszeit wurde sensitiv geprüft. Andere Ergebnisse bei Veränderung der Ankunftszeiträume konnten nicht festgestellt werden. Zusätzlich wurde nur ein Umsteigevorgang zugelassen. Die Analyse berücksichtigt somit nur ÖPNV-Verbindungen, die die Haltestelle innerhalb des vorgegebenen Zeitraums mit höchstens einem Umstieg erreichen.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern fordert die untersuchten Richtwerte für Reisezeiten für die Verkehrszeiten HVZ und NVZ. Im Folgenden sind für beide Analysen die Ergebnisse für die NVZ dargestellt, da diese das vermeintlich schlechtere Ergebnis erreicht. Diese Vorgehensweise wurde auch in weiteren Isochronenanalysen in Kapitel 5.2 gewählt. Richtwerte für Reisezeiten ins Zentrum für HVZ und NVZ sind nach Leitlinie folgende:

- Die Reisezeit innerhalb des Nachbarschaftsbereichs ins Zentrum (Teilfläche mit Entfernung zum Stadtzentrum bis zu 3 - 5 km) darf maximal 30 Minuten betragen.

- Die Reisezeit innerhalb des Stadtgebiets ins Zentrum darf maximal 40 Minuten betragen.

Die Analyse der Erreichbarkeit des erweiterten Zentrums ist in Abbildung 24 dargestellt. Die Isochronen sind in farblicher Abstufung in 5 Minuten-Schritten dargestellt. Alle Verbindungen, die den oben genannten Richtwert von 40 Minuten nicht einhalten, werden in der Analyse nicht dargestellt. Der Grafik sind die in Kapitel 3.1.2 definierten Bezirks-kategorien hinterlegt.

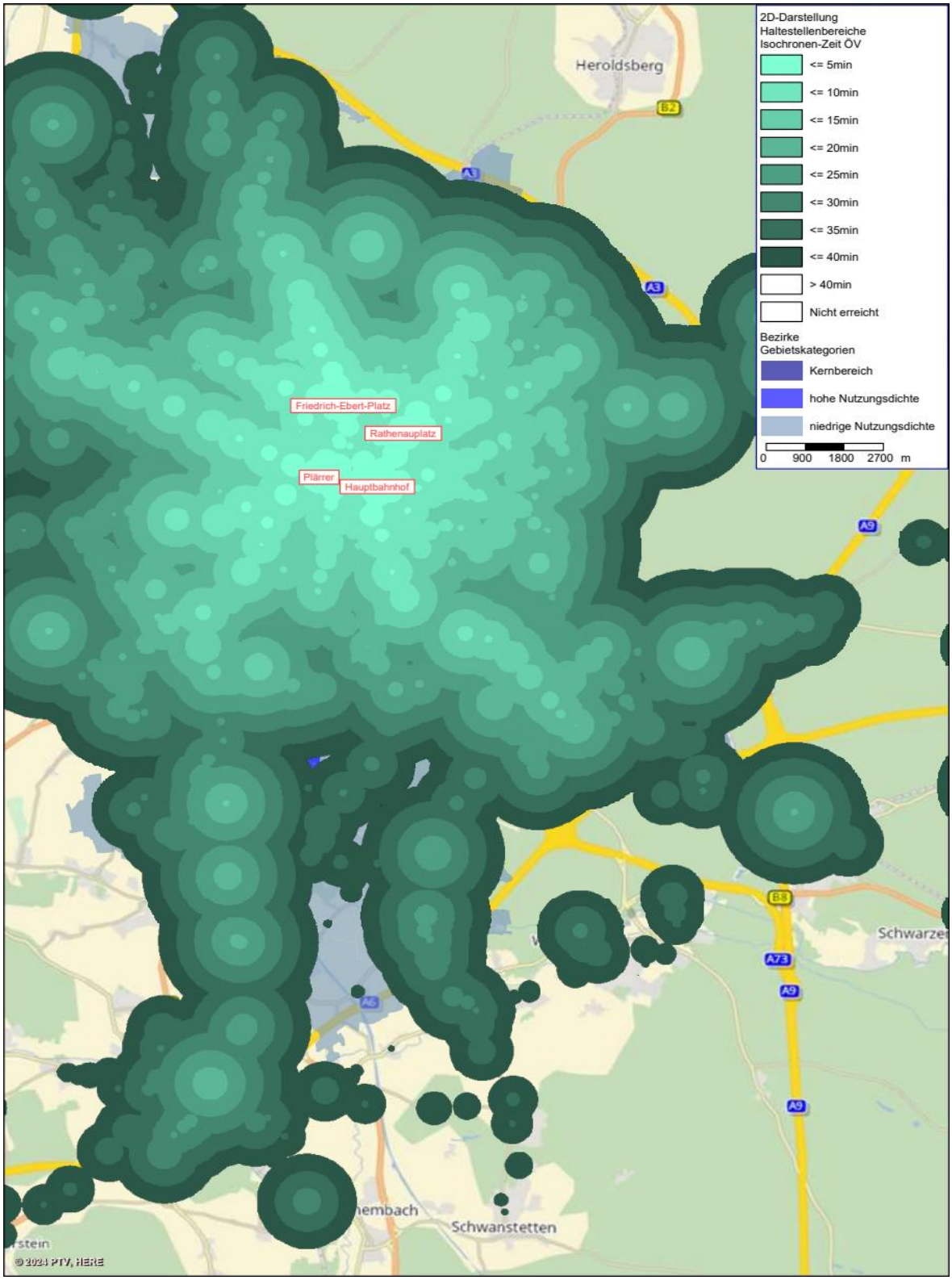


Abbildung 24: Erreichbarkeit des erweiterten Zentrums (NVZ, Stand 12/2023)

In allen drei Verkehrszeiten wird das erweiterte Zentrum von allen Teilen des Stadtgebiets in der vorgegebenen Zeit mit einem Umstieg problemlos erreicht. Lediglich in der SVZ ist die Erreichbarkeit des Zentrums aus dem Süden des Stadtgebietes in den festgelegten 40

Minuten mit den vorgegebenen Parametern gerade noch gegeben. Insgesamt werden die Angebotsstandards in Bezug auf die Anbindung an das Zentrum erfüllt.

Die Analyse der Erreichbarkeit des engen Zentrums ist in Abbildung 25 dargestellt. Grafisch dargestellt ist hier nur die Station „Hl.-Geist-Spital“. Die restlichen drei Haltestellen sind ebenfalls berücksichtigt, wurden der Übersicht halber aber weggelassen. Ähnlich wurde auch in einigen kommenden Darstellungen vorgegangen.

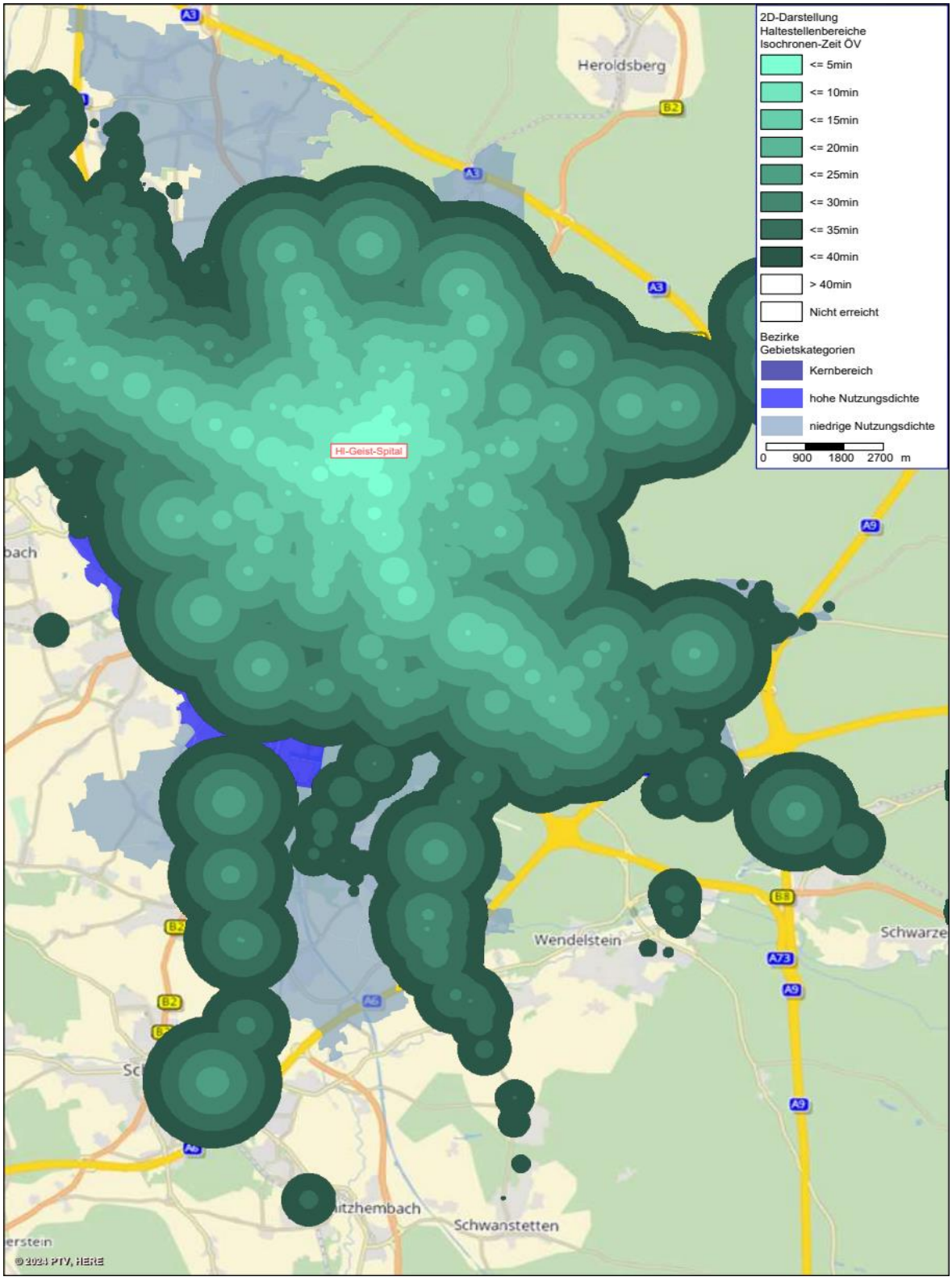


Abbildung 25: Erreichbarkeit des engen Zentrums (NVZ, Stand 12/2023)

Die Analyse der Erreichbarkeit des engen Zentrums zeigt deutlich, dass das nördliche Stadtgebiet bzw. das Knoblauchsland mit einem Umstieg nicht an das enge Zentrum angeschlossen ist. Da der Brechpunkt und zentrale Umsteigeknoten für dieses Gebiet die Haltestelle Am Wegfeld ist und diese nicht direkt an die vier Haltestellen des engen

Zentrums führt, werden alle Verbindungen nördlich von Am Wegfeld in der Analyse herausgefiltert. Das enge Zentrum kann aus dem nördlichen Stadtbereich, der mit Bussen erschlossen ist, lediglich mit zwei Umstiegen erreicht werden. Eine Verbesserung der Situation wird in Zukunft durch den Bau der Stadt-Umland-Bahn (StUB) zwischen Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach erreicht, die gerade in Planung ist und deren künftige Trasse von Am Wegfeld an der B4 in Richtung Erlangen verläuft. Da geplant ist, die Stadt-Umland-Bahn von Am Wegfeld aus Erlangen kommend weiter in das Nürnberger Stadtgebiet hinein zu verlängern und somit Umsteigevorgänge an dieser Haltestelle wegfallen, kann in Zukunft von einer verbesserten Erreichbarkeit des engen Zentrums aus den nördlichen Stadtgebieten ausgegangen werden

Eine weitere signifikante Verbesserung der Zentrumsanbindung würde die im NVEP 2025+ als verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme „Querung der nördlichen Altstadt mit der Straßenbahn“ erlauben (vgl. Kapitel 2.4).

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• kein unmittelbarer
Optimierung / Prüfung	• Durch die Stadt-Umland-Bahn wird sich die Erreichbarkeit des engen Zentrums aus dem Knoblauchsland verbessern.

5.2. Verbindungsqualität

Zur Analyse der Verbindungsqualität wird in diesem Kapitel die Erreichbarkeit von definierten Zielorten und die Umsteigehäufigkeit im Nürnberger Stadtgebiet überprüft.

5.2.1. Erreichbarkeit und Reisezeiten (Isochronen)

Zur Analyse der Erreichbarkeit von Zielorten wurden Isochronenanalysen mit den gleichen Parametern wie im vorherigen Kapitel angefertigt. Die Zielorte, die untersucht wurden, wurden in Kapitel 3.1.3 zusammen mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung Nürnberg definiert. Aufgrund der großen Anzahl von 178 Einzelauswertungen werden im Folgenden exemplarisch anhand von einzelnen Auswertungen Schwachstellen analysiert.

Zentrale Versorgungsbereiche und Nahversorgungsstandorte

Die Angebotsstandards fordern kurze Reisezeiten zu nächstgelegenen Stadtteilzentren. Diese Zentren wurden in Kapitel 3.1.3 nach neuen Gesichtspunkten kategorisiert. Die Akzeptanz der Nutzung von Stadtteilzentren anstelle des Zentrums ergibt sich zum Großteil aus der kürzeren Reisezeit. Entsprechend der Analyseergebnisse des NVP 2003 und 2017 liegt im Nürnberger Stadtgebiet aufgrund der hohen Angebotsdichte bezüglich der Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten wie Einzelhandel, Kultur, Dienstleistung, etc. kein Handlungsbedarf vor.

Publikums- und arbeitsplatzintensive Orte

Fahrten zu diesen Orten werden zum Großteil im Berufs- und Freizeitverkehr durchgeführt. Das Definieren von Reisezeiten zu publikums- und arbeitsplatzintensiven Orten geht über die Vorgaben der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung hinaus, gibt aber dennoch wichtige Einblicke für tiefergehende Analysen.

Krankenhäuser

Zunächst wird die Erreichbarkeit versorgungsrelevanter Zielorte aufgezeigt. Hierbei ist es nicht maßgeblich, einen bestimmten Zielort zu erreichen, sondern, dass einer der Zielorte (wie zum Beispiel Krankenhäuser) insgesamt vom gesamten Stadtgebiet in der Fläche erreichbar ist. Diese Zielorte sind deshalb jeweils in einer Karte zusammengefasst. Danach folgt die Betrachtung beispielhafter einzelner Zielorte. Diese sind auf den folgenden Karten-abbildungen mit dem Namen der erschließenden ÖPNV-Haltestelle bezeichnet.

Die zusammengefasste Betrachtung der Erreichbarkeit der definierten Krankenhäuser ist mit einem Umstieg vom Großteil des Stadtgebiets innerhalb von 45 Minuten gegeben. Dies ist in Abbildung 26 zu erkennen. Durch die großflächige Verteilung der Krankenhäuser über das Stadtgebiet können Krankenhäuser gut von allen Bereichen der Stadt erreicht werden. Bei Berücksichtigung von zwei Umstiegen, kann auch aus dem Knoblauchsland ein Krankenhaus in der vorgegebenen Zeit erreicht werden. Auch hier wird die Situation durch die Stadt-Umland-Bahn zukünftig verbessert.

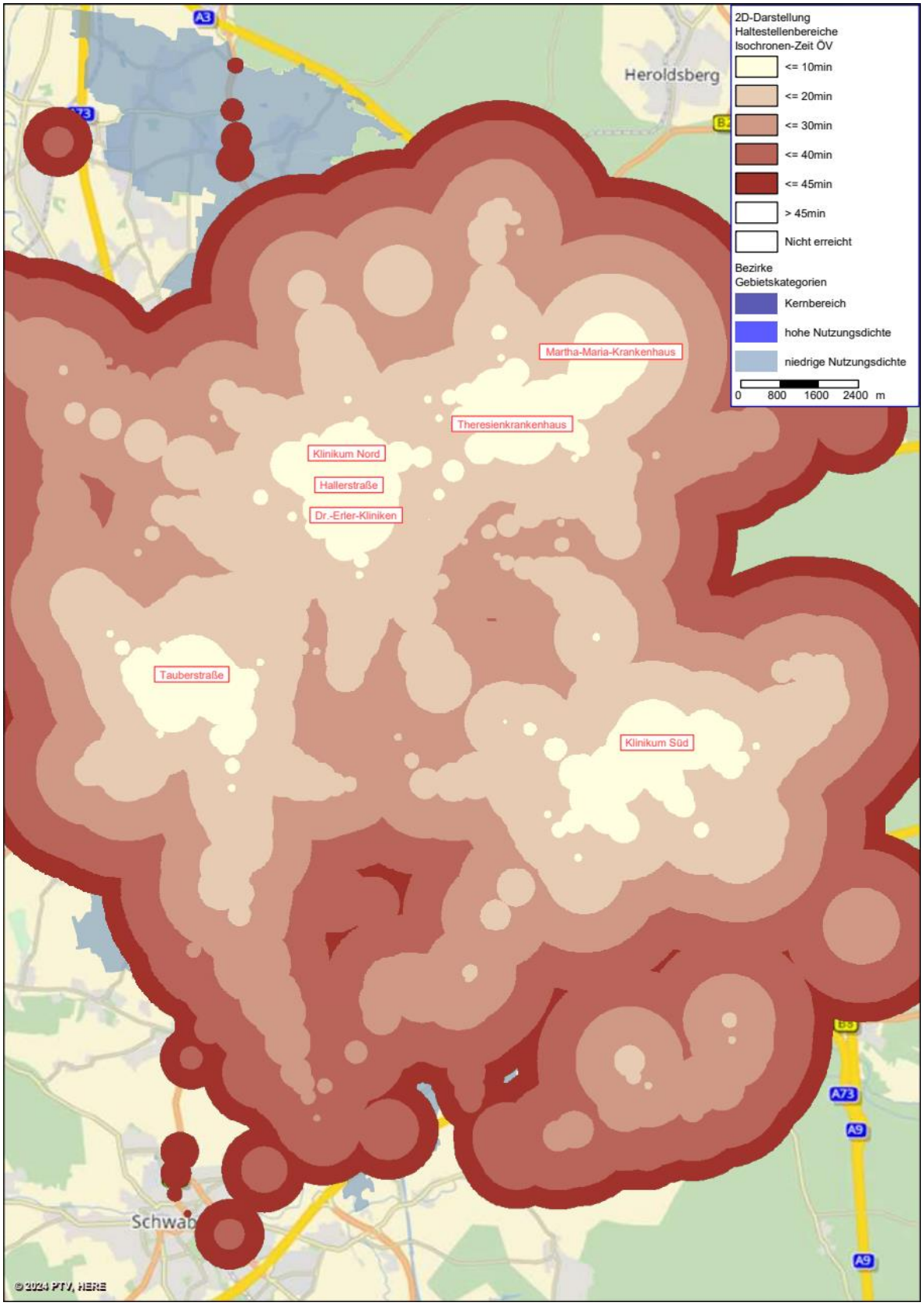


Abbildung 26: Erreichbarkeit Krankenhäuser (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Hallenbäder

Wie in Abbildung 27 zu sehen, ist auch eine gute Erreichbarkeit von Hallenbädern über das gesamte Stadtgebiet verteilt gegeben. Die Reisezeiten im Nürnberger Norden zu den nächstgelegenen Bädern sind vergleichsweise hoch und oft an der Haltestelle Am Wegfeld von einem Umsteigevorgang betroffen. Hier kann die geplante Stadt-Umland-Bahn (StUB) durch das Auflösen von Umsteigezwängen Besserung bringen. Diese Beobachtung zieht sich im Folgenden durch alle Analysen weiterer Zielorte.

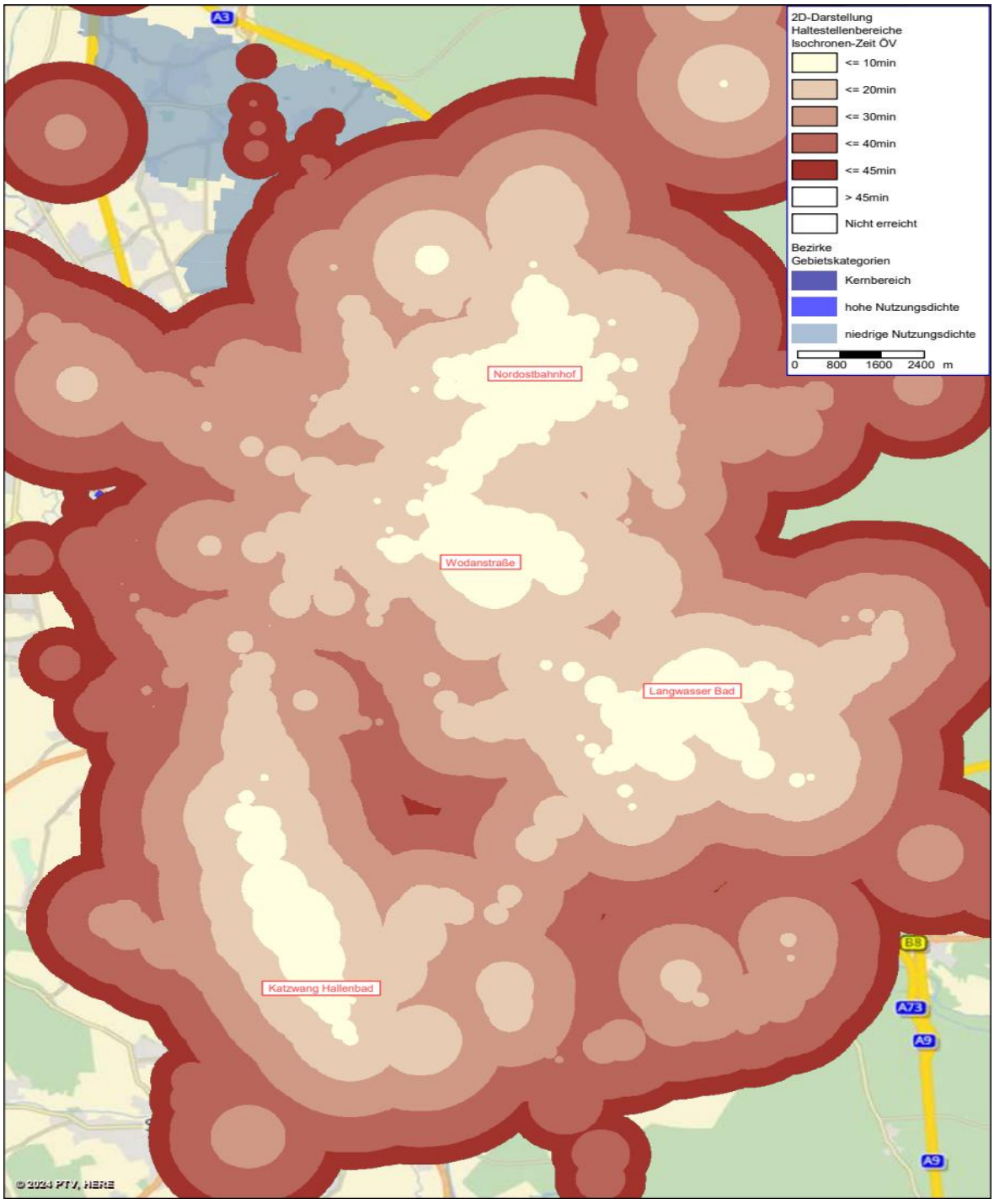


Abbildung 27: Erreichbarkeit Hallenbäder (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Öffentliche Grünanlagen

Durch die hohe Anzahl und gute Aufteilung auf das Stadtgebiet sind zum Stand 12/2023 alle Stadtteile gut an öffentliche Grünanlagen angebunden.

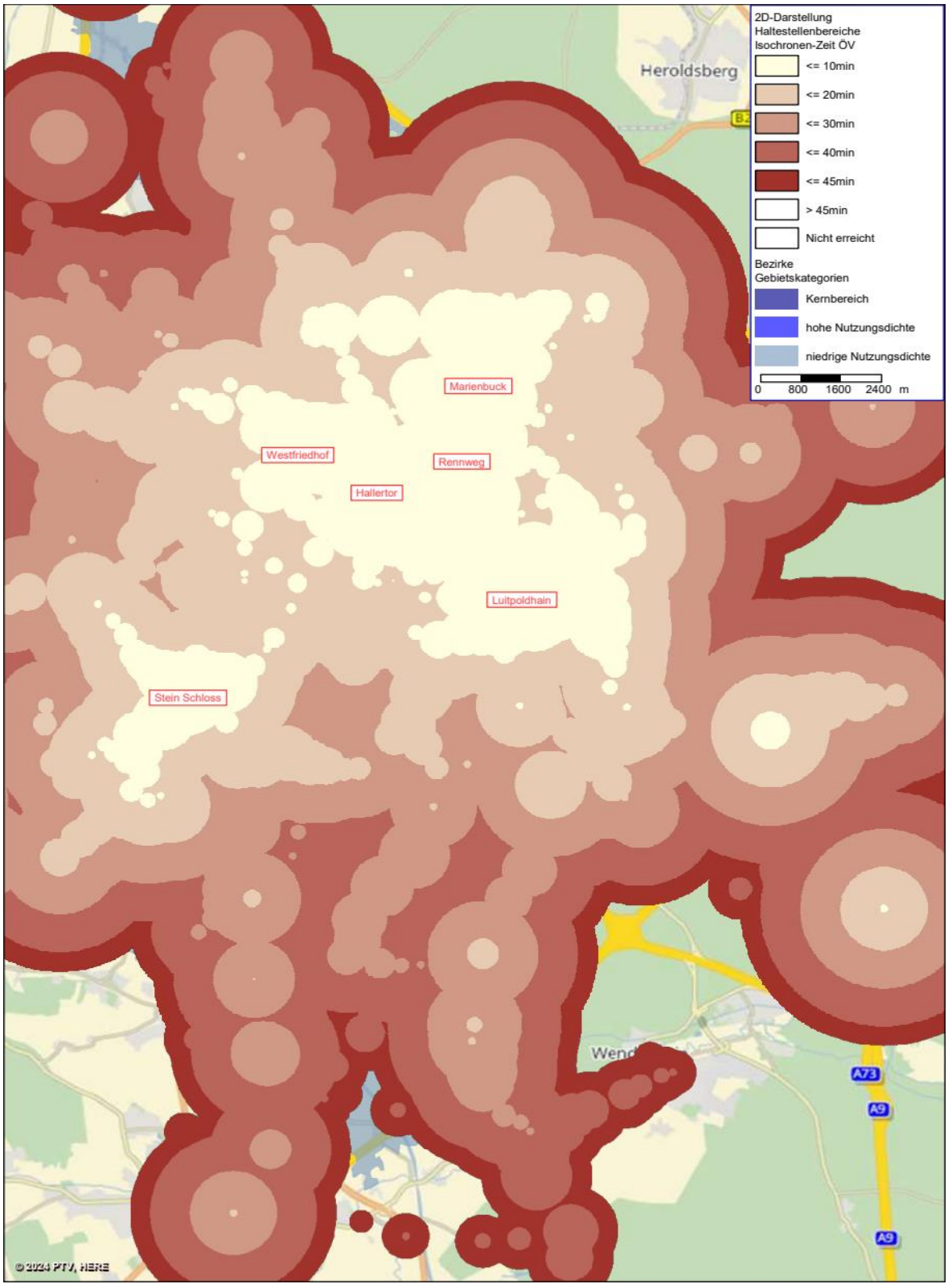


Abbildung 28: Erreichbarkeit öffentlicher Grünanlagen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Publikumsintensive Einzelzielorte

Aufgrund der ähnlichen örtlichen Lage wird die Erreichbarkeit von Stadion, Arena, Messe und Doku-Zentrum nur durch die Darstellung der Erreichbarkeit des Doku-Zentrums in Abbildung 29 verdeutlicht. Das Doku-Zentrum wurde stellvertretend gewählt, da es in der Analyse von allen vier Zielorten das „schlechteste“ Ergebnis erzielt. Auch hier wird das Stadtgebiet gut erschlossen, mit Ausnahme der nördlichen Gebiete aufgrund des zusätzlichen Umsteigevorgangs. Das Stadion und die Arena sind randseitig durch die S-Bahn, durch die U-Bahn und auch durch die Straßenbahn durch die Haltestelle Dutzendteich erschlossen. Grund dafür ist, dass die hohe Anzahl der Zuschauerinnen und Zuschauer bei Großveranstaltungen, wie Konzerte oder Fußballspiele, ein Durchkommen der Verkehrsmittel direkt vor Ort unmöglich machen. Zudem können die Menschenmassen dadurch besser verteilt werden. Die Nürnberger Messe ist durch die U-Bahnstation Messe erschlossen. Eine Straßenbahnverlängerung zur Station Bauernfeindstraße mit anschließender Verlängerungsoption über Messe bis zum Klinikum Süd ist in Planung. Das Doku-Zentrum ist durch die Straßenbahnlinien 6 und 8 sowie durch die Buslinien 45, 55 und 65 an der gleichnamigen ÖPNV-Haltestelle erschlossen. Randseitig wird das Doku-Zentrum darüber hinaus durch die S-Bahnstation Dutzendteich und die von hier aus verkehrende Straßenbahnlinie 10 erschlossen. Der Hauptbahnhof wird von allen Zielorten aus schnell und direkt erreicht.

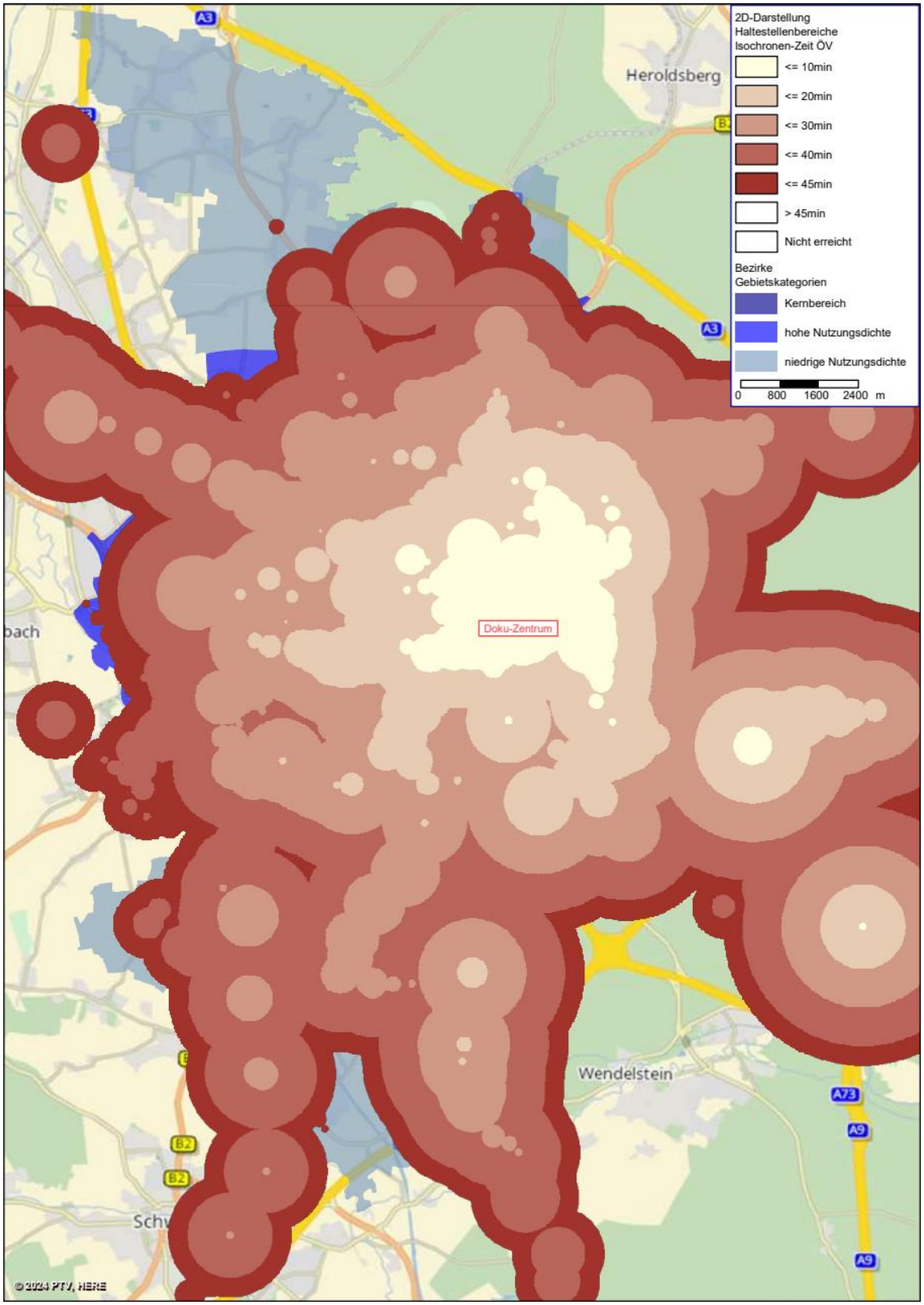


Abbildung 29: Erreichbarkeit Doku-Zentrum (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Durch die nördliche Lage des Flughafens im Stadtgebiet kann der Kernbereich und der Nürnberger Norden den Flughafen gut erreichen. Der Flughafen ist durch den Bus und die U-Bahn generell gut an den ÖPNV angebunden. Allerdings reicht in Richtung Süden die vorgegebene Fahrtzeit von 45 Minuten nicht aus. Die generelle Erreichbarkeit des Flughafens per ÖPNV ist allerdings dennoch als sehr gut zu bewerten.

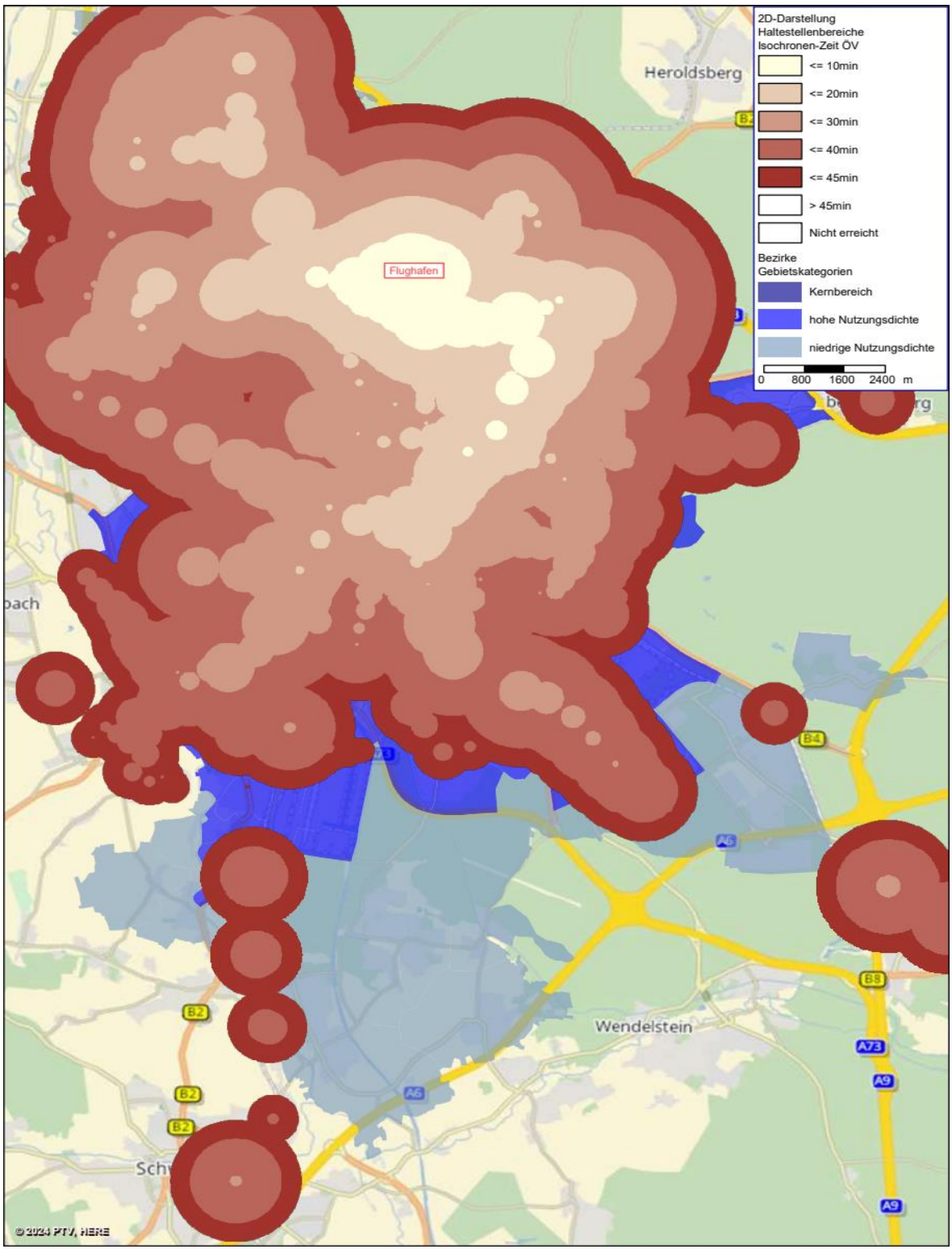


Abbildung 30: Erreichbarkeit Flughafen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Der Nürnberger Tiergarten liegt östlich in Randlage im Stadtgebiet. Er ist durch die Straßenbahnlinien 5 und 11 und die Buslinie 45 erschlossen. Ähnlich wie beim Flughafen ist der Tiergarten gut an den Kernbereich Nürnbergs angebunden. In Teilen des Südens und im Norden, reicht die Fahrzeit nicht für eine vollständige Erschließung in der vorgegebenen Zeit aus.

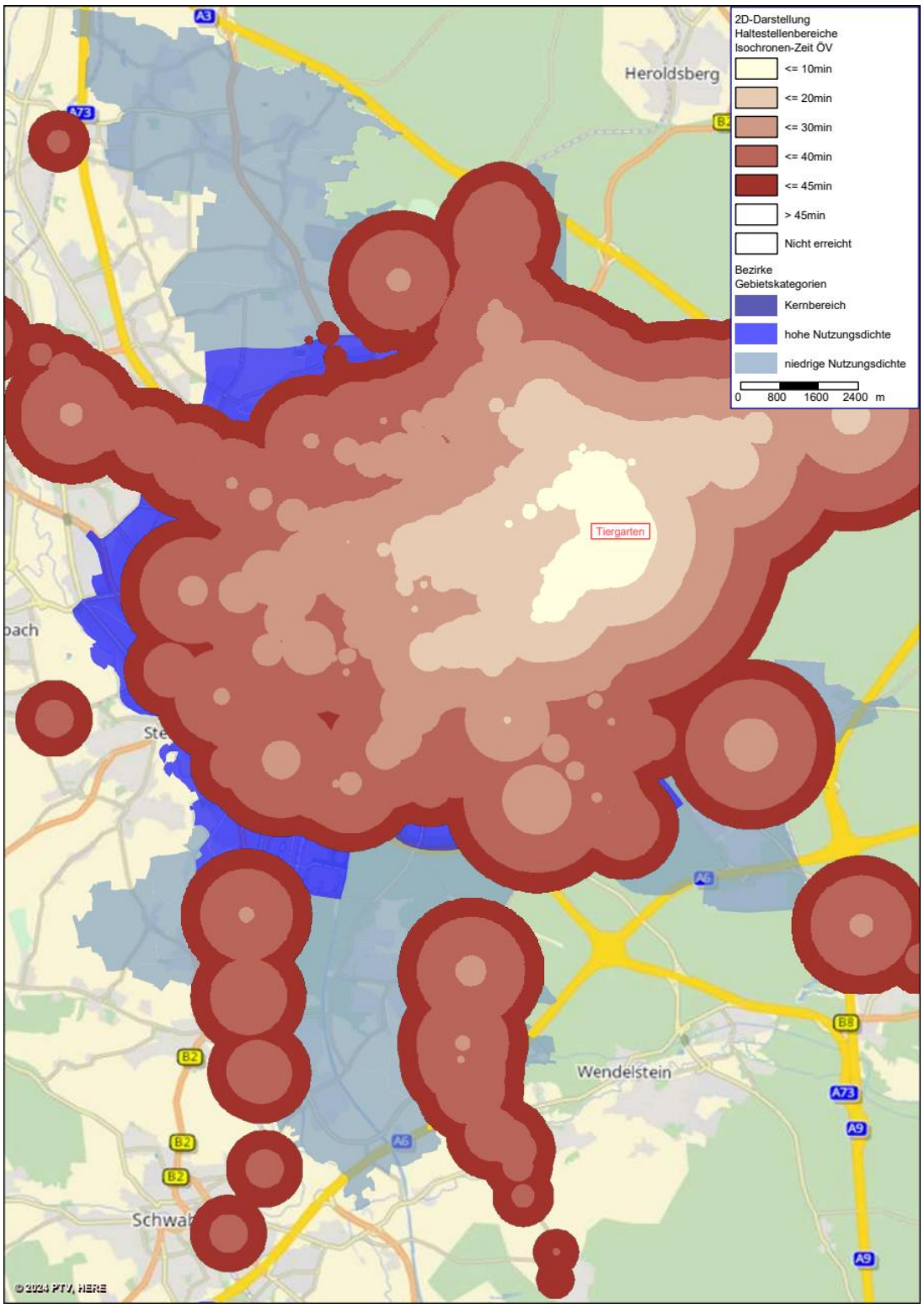


Abbildung 31: Erreichbarkeit Tiergarten (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Arbeitsplatzintensive Orte

Der Nürnberger Hafen liegt randseitig im Süden des Stadtgebietes. Er wird durch die Buslinien 60 und 66 erschlossen. Beide Buslinien ermöglichen den Umstieg zur U-Bahnlinie 2 in Röthenbach und zur S2 in Eibach. Durch die randseitige Lage, die Fahrzeit der Buslinien und den erforderlichen Umstieg werden durch das Analyseverfahren viele Gebiete, die nicht an den beiden Buslinien liegen, ausgeschlossen. Bei Betrachtung der Abbildung 32 fällt dies deutlich auf.

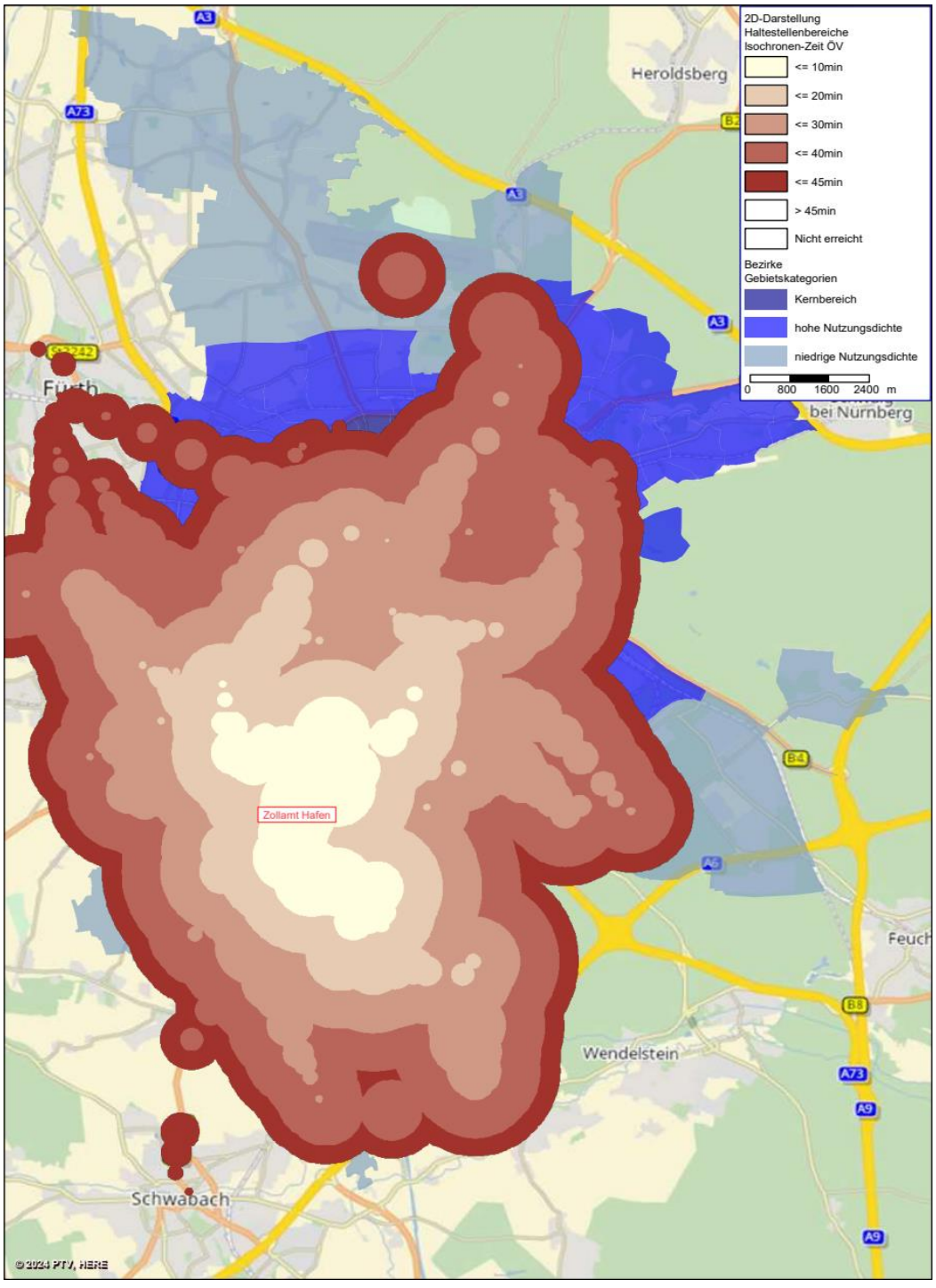


Abbildung 32: Erreichbarkeit Hafen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Das Quelleareal und das Areal Auf AEG sind durch die U-Bahnstation Eberhardshof direkt an die U-Bahn angeschlossen. Nördliche und südliche Randbereiche werden in der vorgegebenen Zeit nicht erreicht. Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und auch des Hauptbahnhofs in Fürth ist allerdings sehr gut.

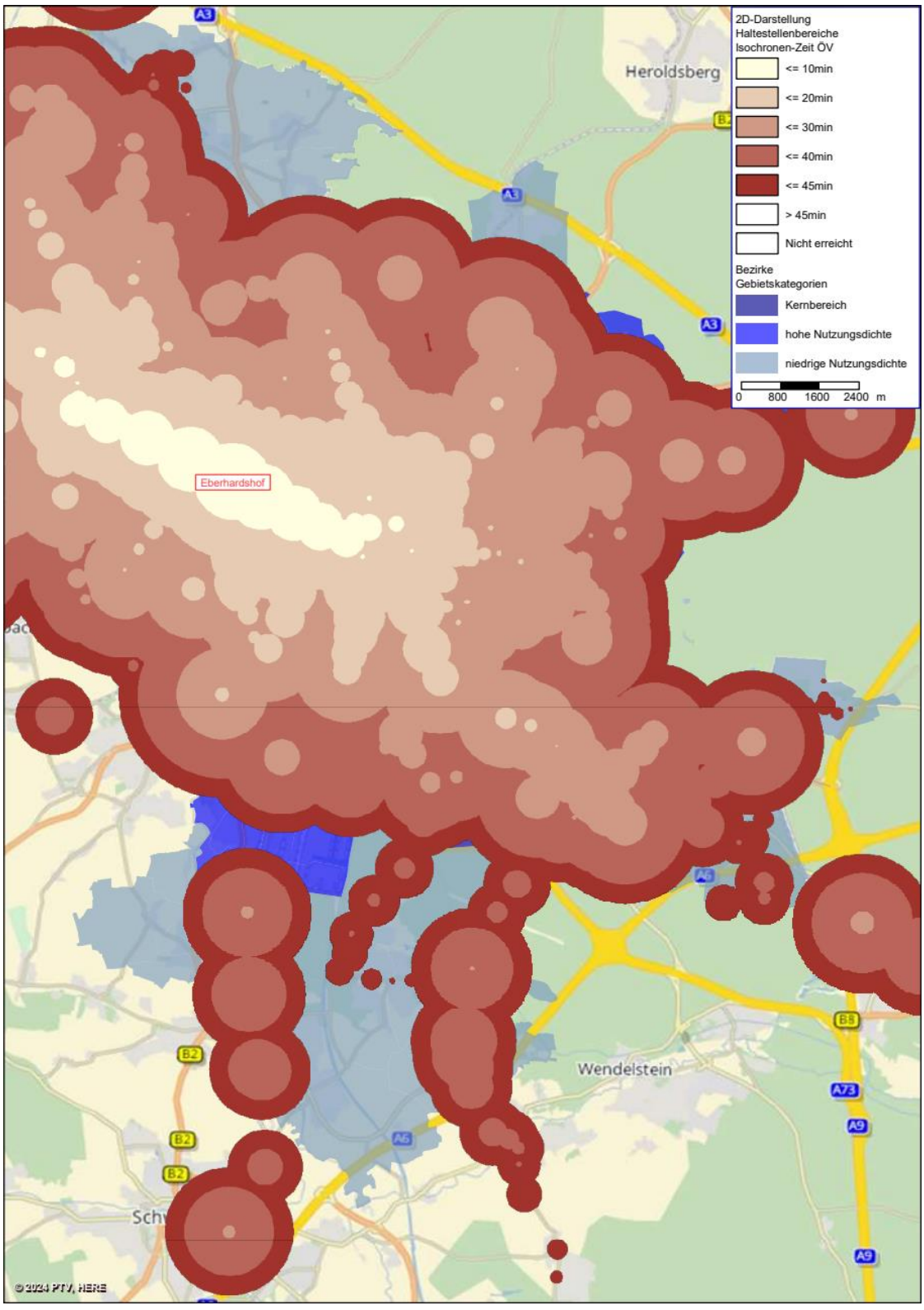


Abbildung 33: Erreichbarkeit Quelleareal, Auf AEG (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Der Südwestpark wird von der Buslinie 69 durchquert und erschlossen. Darüber hinaus liegt der Südwestpark direkt an der S-Bahnhaltestelle Nürnberg – Stein was ihn vom Hauptbahnhof und vom westlichen Umland sehr gut erreichbar macht. Aufgrund des Fehlens von ÖPNV-Schienenverkehrsmitteln werden auch hier Randbereiche der Stadt nicht im vorgegebenen Zeitfenster erreicht. Unter Inkaufnahme eines Fußweges wird durch die Linie 67 die Direktverbindung nach Fürth ermöglicht.

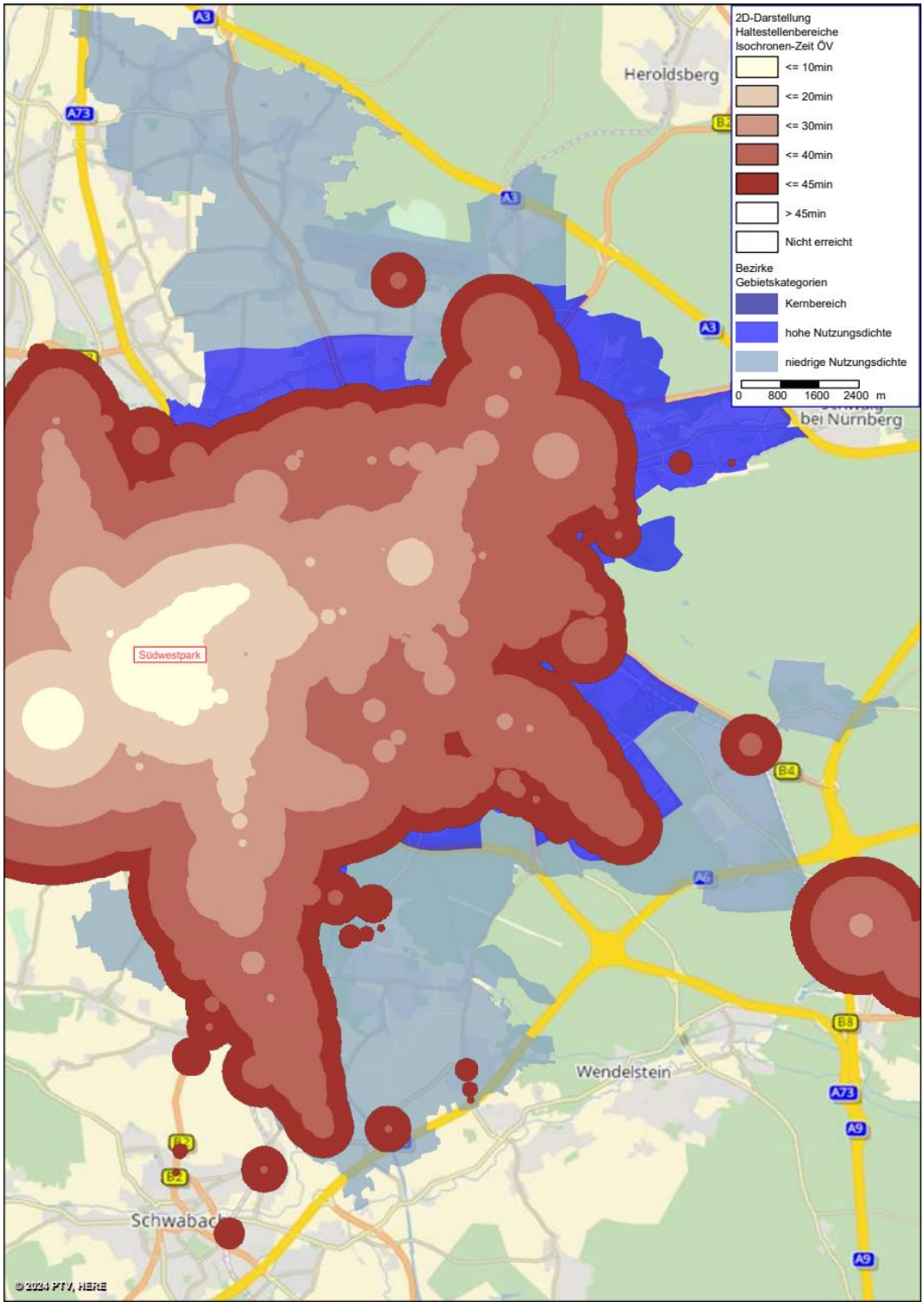


Abbildung 34: Erreichbarkeit Südwestpark (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Der Nordostpark wird, ähnlich wie der Hafen, nur durch die Buslinien 30 und 31 erschlossen. Diese verbinden ihn mit der U-Bahnstation Herrnhütte. Dies hat zur Folge, dass abseits der U2 die Erschließung aufgrund der Fahrzeit und der Umsteigevorgänge Defizite aufweist. Die Erreichbarkeit von Gewerbegebieten mit dem ÖPNV ist für Unternehmen ein wichtiges Kriterium in ihrer Standortwahl, welches zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die Verbindung in Richtung Norden wird in Zukunft durch den Bau der Stadt-Umland-Bahn und mit Umstieg auf den Bus an der Haltestelle Am Wegfeld verbessert werden. In Richtung Süden sorgen die randseitige Lage des Gebiets und die vorhandenen Umsteigezwänge für die nicht optimale Erschließung. Schienenverkehrsmittel sind hier nicht zu realisieren. Durch Direktverbindungen im Busbereich könnten Verbesserungen für Fahrgäste aus direkt angrenzenden Stadtteilen entstehen. Der Großteil der pendelnden Fahrgäste wird dennoch weiterhin den Umstieg über die U-Bahn an der Haltestelle Herrnhütte wählen.

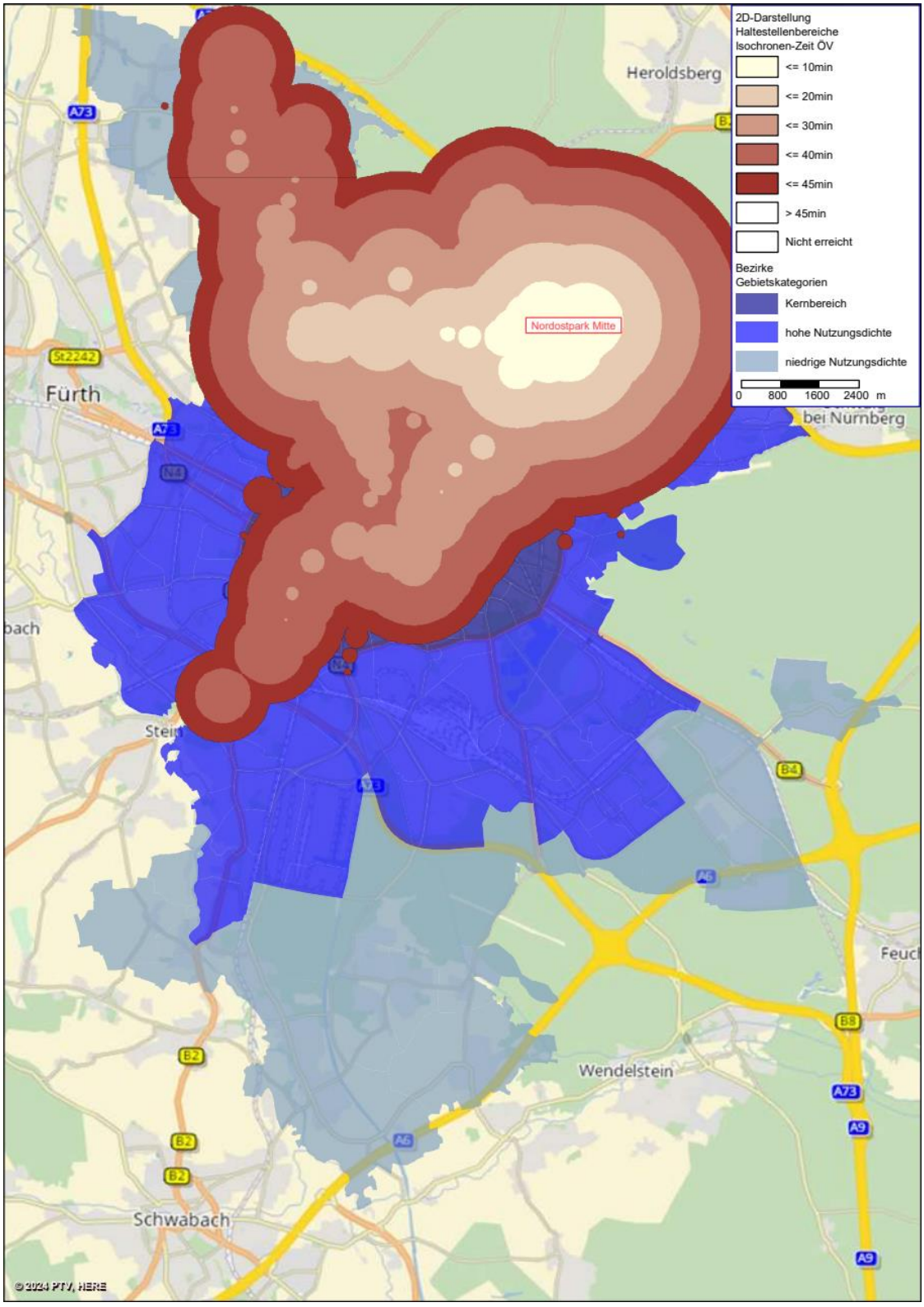


Abbildung 35: Erreichbarkeit Nordostpark (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023)

Fazit

Die Erreichbarkeit der definierten Zielorte insbesondere aus den nördlichen und südlichen Randbereichen ist oft nicht in der vorgegebenen Zeit und mit maximal einem Umstieg zu erreichen. Dies ließ sich auch schon in der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 beobachten.

Viele Zielorte werden nur mit zweimaligem Umsteigen erreicht, was die Reisezeit und die Akzeptanz der Kundinnen und Kunden negativ beeinflusst. Dies ist oft hohen Reisezeiten der Tangentialverbindungen geschuldet. Direktere Durchmesserlinien in Richtung Zentrum könnten hier Abhilfe schaffen. Zu erwähnen ist allerdings, dass der ÖPNV in Nürnberg darauf ausgelegt ist, dass schnelle Direktverbindungen durch die U-Bahn übernommen werden und die Buslinien oft als Tangentiallinien die Fahrgäste auf das U-Bahnsystem zubringen. Durch das auf das Zentrum ausgerichtete U-Bahnnetz ist das Nürnberger ÖPNV-Netz bereits sehr umsteigelastig.

Außerdem zeigt sich, wie gering Reisezeiten von Verbindungen mit schienengebundenen Verkehrsmitteln im Vergleich zu Busverbindungen mit Umstiegen sind, die sich zusammen mit dem MIV die Straße teilen. Gebiete mit direkter Erschließung durch Schienenverkehrsmittel (Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn) weisen eine hohe Verbindungsqualität mit niedrigen Reisezeiten auf. Somit zeigt sich deutlich, dass direkte, schnelle und leistungsfähige ÖPNV-Linien mit Zentrumsanbindung und Durchmesserlinien sowie direkte und schnelle Tangentiallinien zur Erschließung der Quartiere erforderlich sind. Die Stadt-Umland-Bahn, eine Maßnahme zur Verbesserung der Situation, befindet sich derzeit in Planung.

Im Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ sind im Zielnetz 2025+ Empfehlungen zu Tangenten und Zentrumsanbindungen im Schienenverkehr definiert (vgl. Kapitel 2.4).

Ergebnisse	
Optimierung / Prüfung	• Zur Verbesserung der Verbindungsqualität sind direkte, schnelle, leistungsfähige und umsteigefreie Verkehrsangebote erforderlich. • Bestehende Verbindungen sind zu beschleunigen.

5.2.2. Isochronenanalyse (Umsteigehäufigkeit)

Das Kriterium der Umsteigehäufigkeit wird in den folgenden zwei Unterkapiteln analysiert. Hierfür ist der Richtwert vorgegeben, dass das (erweiterte) Zentrum von allen Teilen des Stadtgebiets mit maximal einem Umstieg erreichbar sein sollte.

Durch eine Isochronenanalyse ist im Folgenden die Umsteigehäufigkeit von allen Haltestellen im Stadtgebiet zu einer der definierten Haltestellen des (erweiterten) Zentrums (Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz, Friedrich-Ebert-Platz) in Abbildung 36 dargestellt. Es lässt sich erkennen, dass von allen Haltestellen der Stadt die Haltestellen des erweiterten Zentrums wie gefordert innerhalb eines Umstiegs erreicht werden. Von vielen Haltestellen aus ist das Zentrum sogar direkt zu erreichen. Das sind vor allem alle Haltestellen der S-Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnlinien und die der Buslinien 34, 36, 43

und 44. Auch notwendige Umsteigevorgänge für Bereiche nördlich von Am Wegfeld werden hierbei grafisch verdeutlicht.

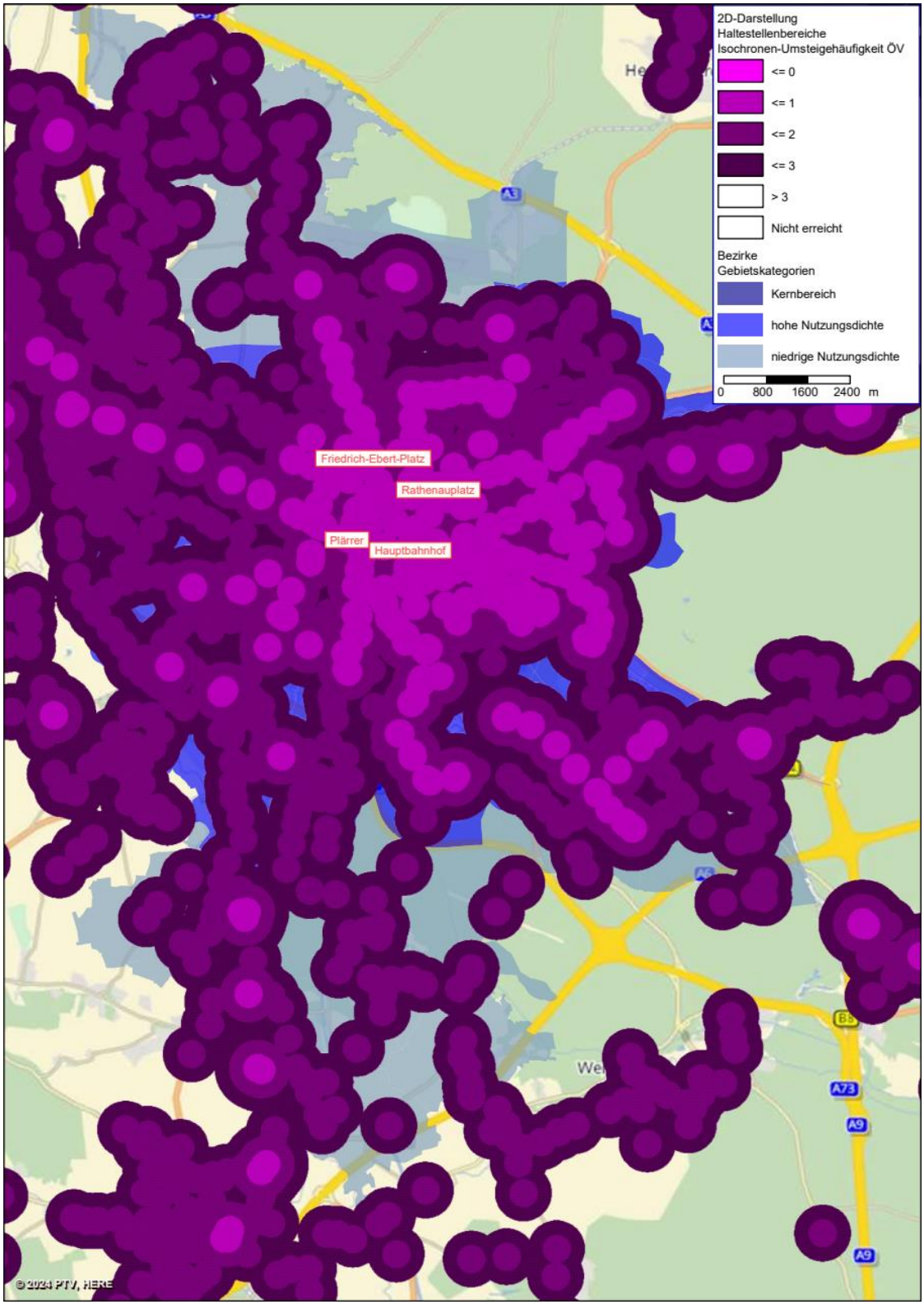


Abbildung 36: Umsteigehäufigkeit erweitertes Zentrum (NVZ, Stand 12/2023)

Zur Vertiefung dieser Analyse wird auch hier zusätzlich wieder das enge Zentrum mit den in der Altstadt liegenden Haltestellen Lorenzkirche, Hauptmarkt, Heilig-Geist-Spital und Rathaus vorgenommen. Diese Analyse geht wieder über die Vorgaben hinaus und dient der tiefergehenden Betrachtung. Direktverbindungen ins enge Zentrum bilden die U-Bahnlinie 1 und die Buslinien 37, 46 und 47, die mit Endhalt an der Haltestelle Heilig-Geist-Spital in einem gemeinsamen Takt die Altstadt nach Norden hin verlassen. Außerdem quert die Linie 36 die Altstadt von Ost nach West. Diese fünf ÖPNV-Linien sind in der Isochronendarstellung der Umsteigehäufigkeit in Abbildung 37 direkt zu erkennen. Auch bei Betrachtung des engen Zentrums erreicht dieses nahezu das ganze Stadtgebiet durch nur eine Umsteigeverbindung. Lediglich Teile des Knoblauchslandes benötigen einen weiteren Umstieg in Am Wegfeld, Fahrgäste, die im Stadtteil Laufamholz den Bus anstatt der S-Bahn nutzen, steigen ein weiteres Mal in Mögeldorf um und Teile des Südens steigen in Röthenbach für eine Fahrt ins enge Zentrum um.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• direkte Durchmesserlinien können zur besseren Erschließung des engen Zentrums beitragen

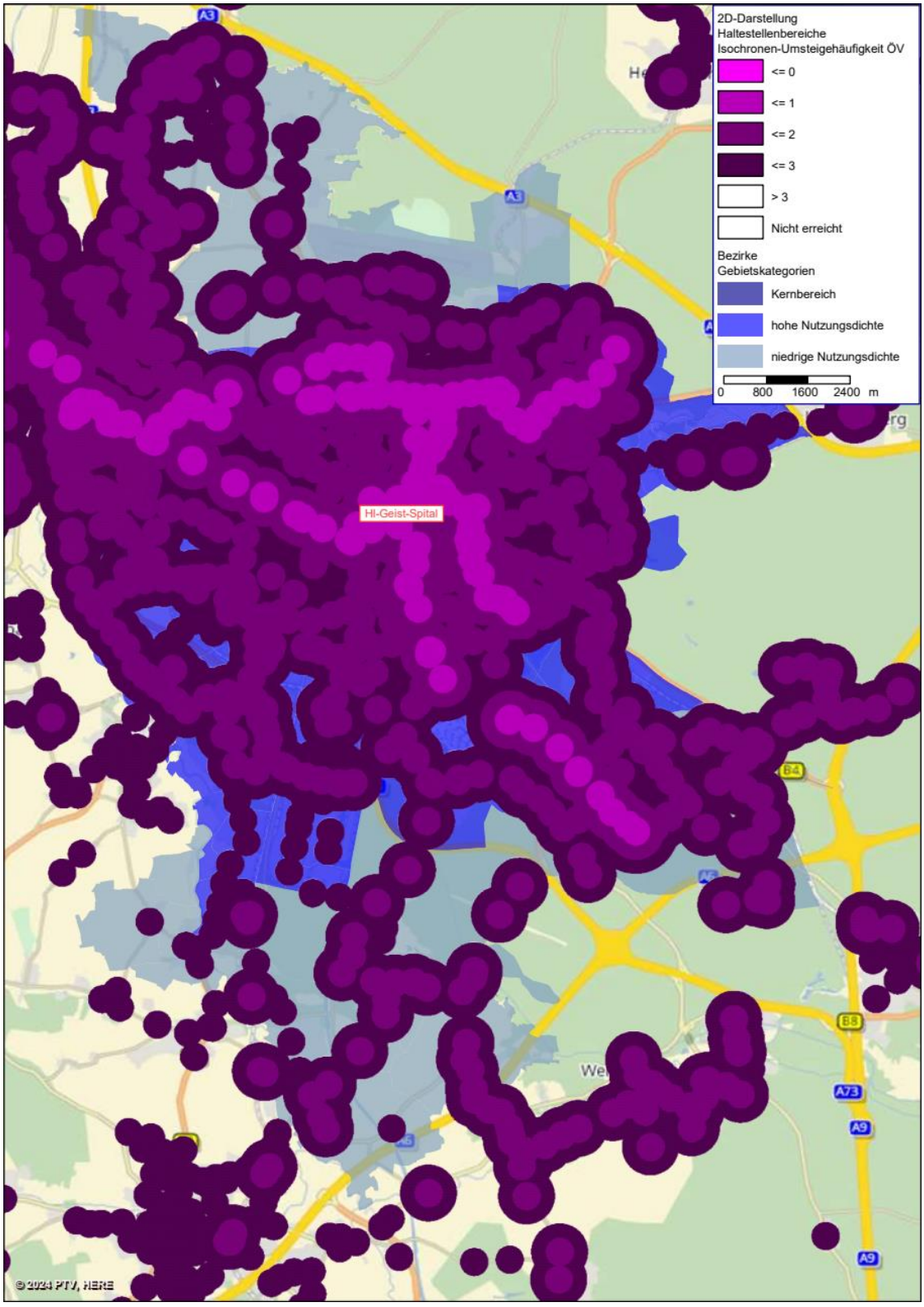


Abbildung 37: Umsteigehäufigkeit enges Zentrum (NVZ, Stand 12/2023)

5.2.3. Netzanalyse (Umsteigehäufigkeit)

In Kapitel 4.1.2 Verbindungsqualität wurde die Vorgabe zur Erreichung des Zentrums mit möglichst nur einem Umstieg gesetzt. In der vorangegangenen Isochronenanalyse wurde diese Vorgabe für die jeweiligen Zielorte im Stadtgebiet analysiert. In der folgenden Netzanalyse wird die Verknüpfung der Umsteigepunkte untereinander analysiert. Dies wurde bereits in der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans analysiert und nun durch Hinzufügen der Linien 10, 11, 36, 37, 46, 47, S5 und S6 erweitert.

Zentrum

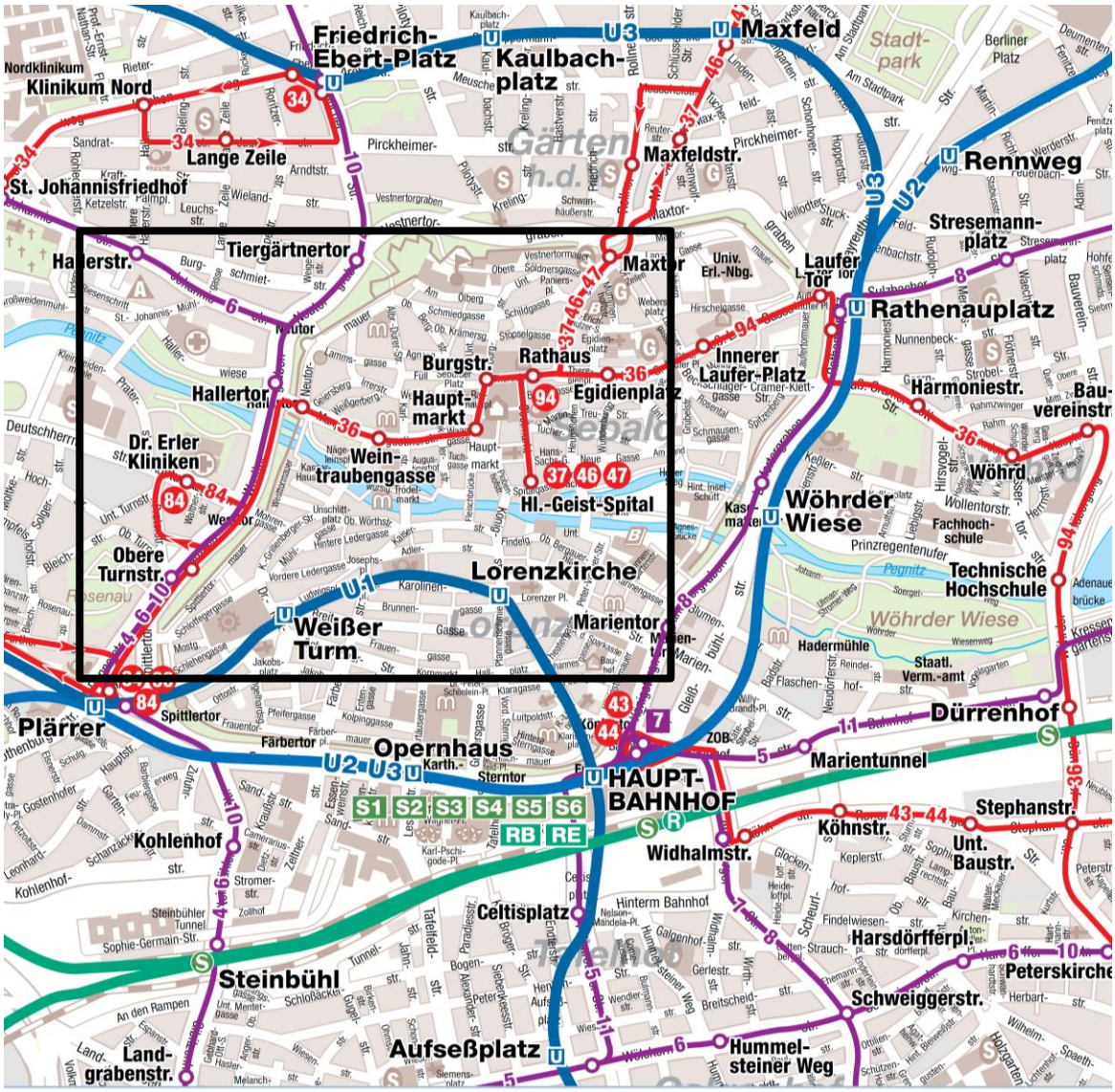


Abbildung 38: ÖPNV-Netz Zentrum „Altstadt Nürnberg“[76]

Die südliche Altstadt (Lorenzer Altstadt) ist durch die U-Bahnlinie U1 mit den Haltestellen Lorenzkirche und Weißer Turm gut erschlossen. Die nördliche Altstadt wird durch die Buslinie 36 von Ost nach West erschlossen. Die Buslinien 37, 46 und 47 verbinden

[76] VGN. Verkehrsnetz Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach (Stand 10.12.2023)

nördliche Stadtteile mit der nördlichen Altstadt. Die Erschließungsqualität und die Erreichbarkeit der nördlichen Altstadt würde durch die Schaffung von Durchmesserlinien im Straßenbahnnetz verbessert werden. Außerdem könnten so neue Direktverbindungen eingerichtet werden, da die einzige Straßenbahnverbindung zwischen Ost und West in der Südstadt gerade auch durch die Inbetriebnahme der neuen Linien 10 und 11 in diesem Korridor bereits stark ausgelastet ist.

Nachfolgend werden die Bereiche des erweiterten und engen Zentrums auf ihre Anbindung an das ÖPNV-Netz im Hinblick auf die Umsteigehäufigkeit untersucht. Als Netz werden das Schienennetz und die für das Zentrum relevanten Buslinien 36, 37, 46 und 47 betrachtet.

Erweitertes Zentrum

Für das erweiterte Zentrum werden die schienengebundenen Haltestellen berücksichtigt. Diese sind „Hauptbahnhof“, „Plärrer“, „Rathenauplatz“ und „Friedrich-Ebert-Platz“.

Für die Analyse der Netzqualität wurden die Verknüpfungspunkte folgendermaßen gewichtet:

- Hauptbahnhof (Zugang zu fast allen SPNV-Linien in Nürnberg) → 30 Punkte
- Plärrer (Gleichrangige ÖPNV-Relevanz wie Hauptbahnhof, jedoch keine Anbindung an den SPNV) → 20 Punkte
- Rathenauplatz, Friedrich-Ebert-Platz (Verknüpfungspunkte zu einzelnen U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien) → 10 Punkte

Bei Umsteigevorgängen verschlechtert sich das Gesamtergebnis. Dies wird durch Faktoren, die bei jedem Umsteigevorgang greifen, berücksichtigt. Das Gesamtergebnis ergibt sich aus der Summe der erreichten Gewichtungspunkte jeder Linie an den Umsteigepunkten. Die Summen in der unteren Spalte ergeben die ÖPNV-Qualität der ÖV-Verbindung.

- 0 x Umstieg – Faktor 1,0
- 1 x Umstieg – Faktor 0,5
- 2 x Umstieg / (1 x Umstieg + Fußweg) – Faktor 0

Die Ergebnisse der Netzanalyse für das erweiterte Zentrum sind in Abbildung 39 dargestellt.

	Hauptbahnhof		Plärrer		Rathenauplatz		Friedrich-Ebert-Platz		Summe erweit. Zentrum
Gewichtung		30		20		10		10	
innerstädtisch									
U1	x	30	x	20	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	60
U2	x	30	x	20	x	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	65
U3	x	30	x	20	x	10	x	10	70
Schnitt U-Bahn (Summe 195)									65
Tram 4	1 Umstieg (U-Bahn)	15	x	20	1 Umstieg (U-Bahn)	5	x	10	50
Tram 5	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Tram 6	1 Umstieg (U-Bahn)	15	x	20	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	45
Tram 7	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Tram 8	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	x	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	55
Tram 10	1 Umstieg (U-Bahn)	15	x	20	1 Umstieg (U-Bahn)	5	x	10	50
Tram 11	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Schnitt Straßenbahn (Summe 350)									50
Bus 43/44	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Bus 36	1 Umstieg (U-Bahn)	15	x	20	x	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Bus 37/46/47	1 Umstieg (U-Bahn)	15	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	35
Schnitt Bus (Summe 135)									45
Stadt-Umland									
S1	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
S2	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
S3	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
S4	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
S5	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
S6	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Schnitt S-Bahn (Summe 300)									50
Direkt (x2)	28		14		8		6		
1 Umstieg (x1)	5		12		15		16		
Summe	33		26		23		22		

Abbildung 39: Netzanalyse erweitertes Zentrum

Jedes Schienenverkehrsmittel in Nürnberg ist an einen der beiden zentralen Umsteigeknotenpunkte Hauptbahnhof oder Plärrer angebunden. Die Verbindungsqualität für die zentralen Umsteigeknotenpunkte ist als gut zu bewerten.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner

Enges Zentrum

Die Haltestellen Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz und Friedrich-Ebert-Platz liegen entlang der Altstadt. Sie stellen somit nicht die vorrangigen Zielorte im engen Zentrum dar. Um die Verbindungsqualität des direkten engen Zentrums zu untersuchen, werden die Haltestellen Lorenzkirche, Hauptmarkt/Rathaus und Heilig-Geist-Spital analysiert. Diese Zielorte werden aufgrund ihrer hohen und gleichen Bedeutung zu je 15 Punkten gewichtet. Die Bewertung mit Faktor erfolgt analog zur Auswertung erweitertes Zentrum / zentrale Verknüpfungspunkte. Die Ergebnisse der Netzanalyse für das enge Zentrum sind in Abbildung 40 dargestellt.

	Lorenzkirche		Hauptmarkt		Rathaus		Heilig-Geist-Spital		Summe enges Zentrum
Gewichtung		15		15		15		15	
innerstädtisch									
U1	x	15	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	22,5
U2	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
U3	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	22,5
Schnitt U-Bahn (Summe 60)									20
Tram 4	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 5	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 6	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 7	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
Tram 8	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 10	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 11	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Schnitt Straßenbahn (Summe 97,5)									14
Bus 43/44	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Bus 36	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	x	15	x	15	1 Umstieg (Bus)	7,5	30
Bus 37/46/47	2 Umstiege (Bus, U-Bahn)	0	1 Umstieg (Bus)	7,5	x	15	x	15	22,5
Schnitt Bus (Summe 75)									22,5
Stadt-Umland									
S1	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
S2	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
S3	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S4	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S5	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S6	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
Schnitt S-Bahn (Summe 60)									10
Direkt (x2)	2		2		4		2		
1 Umstieg (x1)	17		13		12		2		
Summe	19		15		16		4		

Abbildung 40: Netzanalyse enges Zentrum

Die Auswertung zeigt, dass insbesondere Zielorte in der nördlichen Altstadt (Sebalder Altstadt) nicht entsprechend ihrer Bedeutung an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen sind. Oftmals sind zur Erreichung der Ziele teilweise mehrere Umsteigevorgänge nötig, um das Ziel zu erreichen. Verdeutlicht wird dies durch die

Abbildung der Erschließungsradien der Verkehrsmittel U-Bahn und Straßenbahn in Abbildung 41 aus der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans in 2017. Weitere Haltestellen sind in diesem Bereich seitdem nicht hinzugekommen. Die Schaffung einer zentralen Durchmesserlinie im Straßenbahnnetz durch die Sebalder Altstadt würde die Erreichbarkeit des engen Zentrums verbessern, Umsteigevorgänge auf vielen Fahrtbeziehungen reduzieren und generell neue Direktverbindungen im Straßenbahnnetz ermöglichen.



Abbildung 41: Einzugsradien U-Bahn und Straßenbahn Altstadt

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Die Qualität der Anbindungen in die nördliche Altstadt ist zu verbessern.
Optimierung / Prüfung	• Die Möglichkeiten, Umsteigezwänge durch Schaffung zentraler Durchmesserlinien zu minimieren, sind zu überprüfen.

Maßgebliche Verknüpfungspunkte / Schnittstellen

Maßgebliche Verknüpfungspunkte haben eine zentrale Funktion im Nahverkehrsnetz. Sie wurden in Kapitel 3.1.3 definiert. Für Umsteigevorgänge sind Anschlüsse im Verkehrsnetz von entscheidender Bedeutung. Für die Planung von Anschlussbeziehungen sind in Kapitel 4.1.3 die maßgeblichen Verknüpfungspunkte nach Wichtigkeit der Anschlussplanung für die SVZ abends kategorisiert. Eine Abbildung der maßgeblichen Verknüpfungspunkte ist in Abbildung 42 dargestellt. Je höher die Zahlenkategorie, desto höher die Wichtigkeit.

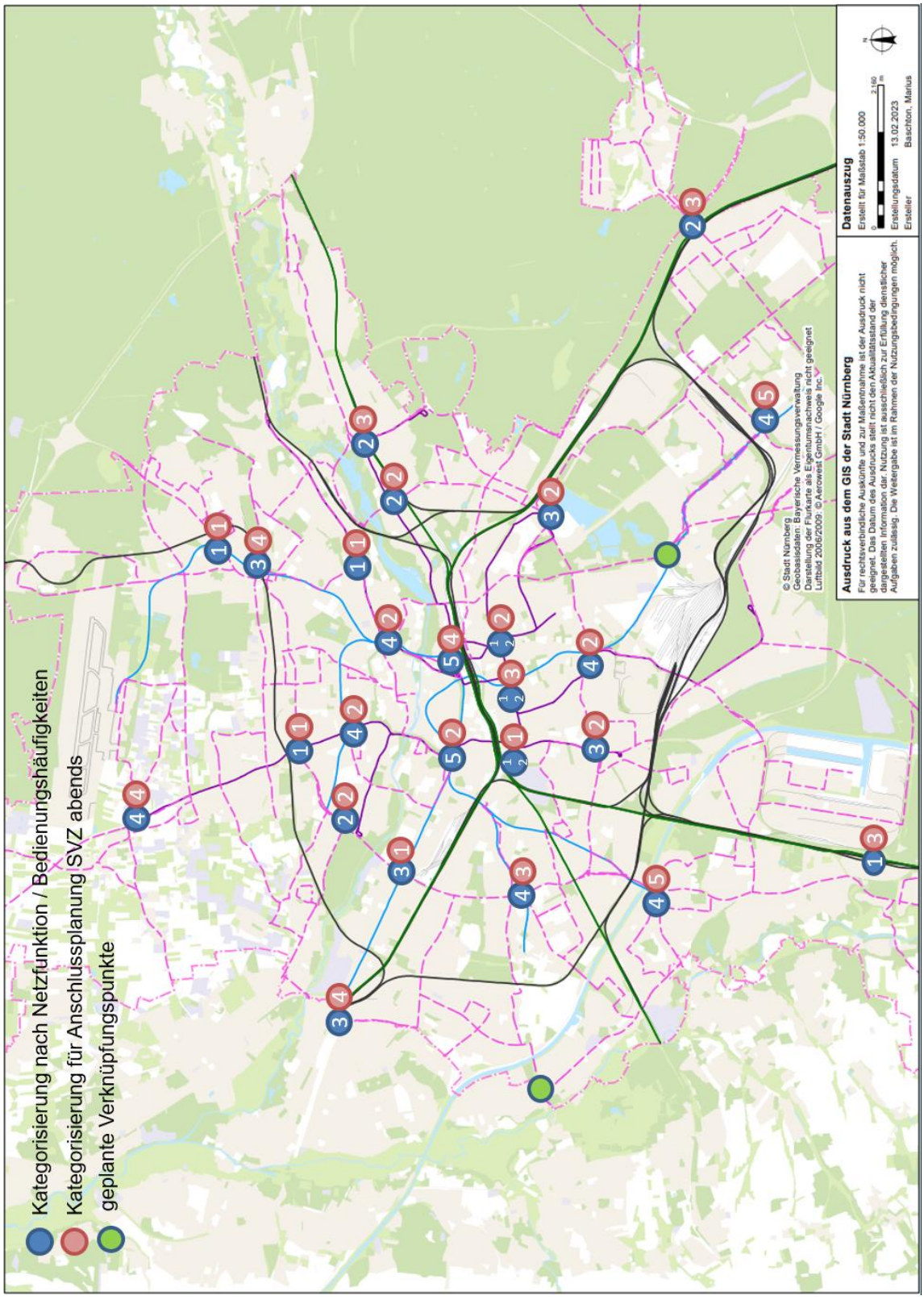


Abbildung 42: Maßgebliche Verknüpfungspunkte Kategorisierung

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner

Tangentialverbindungen

In einer Stadt mit der Größe Nürnbergs sind teilweise weite Wege in Richtung Zentrum möglich. Tangentiale Routen, die nur über zentrumsgerichtete Verkehre zurückgelegt werden können, sind oftmals um ein vielfaches länger und zeitintensiver als mit alternativen Tangentialverbindungen. Tangentialverbindungen haben somit für die Stadtgröße Nürnbergs eine entscheidende und wichtige Funktion im Nahverkehrsnetz. Das im Dezember 2016 in Betrieb gegangene Ringbusnetz der Linien 35 und 65 stellt eine tangentiale Verbindung zwischen wichtigen Schienenkorridoren und Verknüpfungspunkten dar. Ein schnelles und hoch frequentiertes Ringbusnetz ist für die Attraktivität und für die Minimierung von Reisezeiten von großer Bedeutung. Weitere Tangentialverbindungen und somit einen „äußeren Ring“ bilden die Buslinien 33, 67, 68, 44/56 und 45. Durch die Durchbindung der Linie 44 nach Langwasser Mitte, konnte der letzte fehlende Abschnitt dieses „äußeren Rings“ im Südosten geschlossen werden.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Die Möglichkeiten, Umsteigezwänge zwischen Verknüpfungspunkten und Schnittstellen durch Schaffung direkter (schneller) Linien weiter zu minimieren, sind zu überprüfen.

5.3. Bedienungsqualität

5.3.1. Bedienungszeiten / Taktfolgen

Um als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen zu werden, ist ein flächendeckend gut getaktetes ÖPNV-Angebot erforderlich. Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg (vgl. Kapitel 2.1) wird diesem Gesichtspunkt Rechnung getragen, indem Zielwerte für Taktvorgaben für das Jahr 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sind, um die politischen Zielvorgaben des Mobilitätsbeschlusses im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, in Kapitel 4.1.3 ebenfalls als Zielwerte für 2030 festgehalten. Die Unterschreitung des Richtwertes für ein betriebswirtschaftlich vertretbares Angebot mit Tagesauslastungen von über 10 % im Querschnitt könnte, gerade in Bereichen der Linienüberlagerung, ein deutliches Überangebot zur Folge haben.

Im Folgenden wird die Einhaltung der Richtwerte für Bedienungszeiten für alle Verkehrszeiten und Streckenabschnitte überprüft. Die Richtwerte beziehen sich nicht auf Linien, sondern auf Streckenabschnitte. In der Darstellung sind alle Streckenabschnitte in Nürnberg farbig dargestellt. Abschnitte, die die Richtwerte einhalten, sind grün dargestellt. Die „Nicht-Einhaltung“ wird rot dargestellt. Außerdem sind die drei Gebietskategorien, auf die sich die Taktvorgaben beziehen, in Grautönen hinterlegt.

Die Analyse der Hauptverkehrszeit ist in Abbildung 43 dargestellt. Für die HVZ gelten generell erstmal die gleichen Vorgaben wie für die NVZ. Buslinien sind in der HVZ nach Erfordernis zu verdichten. Die Linien 50, 59, 60, 68, 82 und 83 erfüllen die Taktvorgaben

nicht. Alle anderen Linien erfüllen die Taktvorgaben direkt. Nun werden die Linien, die die Taktvorgaben nicht einhalten, im Detail analysiert. Die beiden Linien 50 und 60 dienen der Abwicklung von Berufsverkehr zum Hafen und zum Gewerbepark Nürnberg-Feucht (GNF). Sie verkehren nur zu bestimmten Zeiten in Einzelfahrten und haben einen sehr bedarfsorientierten Fahrplan. Da diese Linien nicht für eine flächendeckende Erschießung des Stadtgebietes, sondern gezielt für einen Anwendungszweck, den sie erfüllen, verkehren, besteht kein Handlungsbedarf. Die Linien 59, 82 und 83 besitzen eine taktüberlagernde Funktion. Das bedeutet, dass die Hauptfunktion und der Hauptbedarf der Linie auf dem gemeinsamen Linienweg mit einer anderen Linie liegt. Dieser wird durch die Taktüberlagerung realisiert. Teilen sich die Linien nach dem gemeinsamen Streckenabschnitt auf, erfolgt eine bedarfsgerechte Erschließung. Eine Verdichtung dieser Linien würde sowohl auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt, als auch im weiteren Streckenverlauf ein deutliches betriebswirtschaftliches Überangebot zur Folge haben. Die Linie 59 hat ihren gemeinsamen Streckenverlauf gemeinsam mit der Linie 54 zwischen Langwasser Süd und Fischbach. Die Linien 82 und 83 verkehren im gemeinsamen Streckenverlauf zwischen Krottenbach und Reichelsdorf. Die Linie 68 ist im Kernbereich eine der wenigen Tangentenlinien, hat ihre Hauptfunktion allerdings im Gebiet hoher Nutzungsdichte. Daher erscheint ein 20-Minutentakt auch mit Blick auf die aktuellen Fahrgastzahlen als ausreichend. Die weiteren Rotmarkierungen ergeben sich durch kurzzeitig aufgeteilte Linienwege der Linien 37, 46 und 47 und durch einen Einrichtungsbetrieb der Linien 53 und 55.

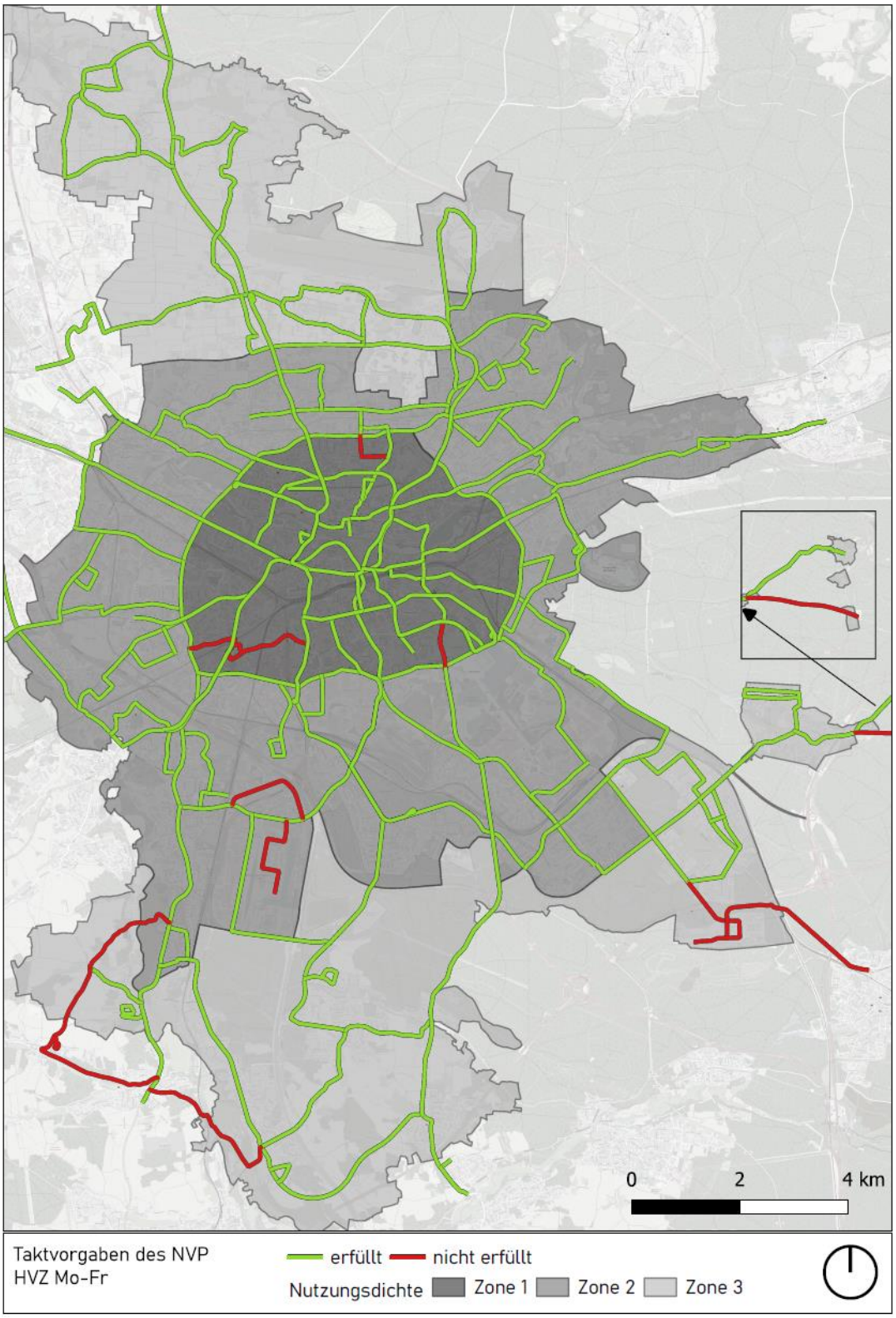


Abbildung 43: Erfüllung der Taktvorgaben (HVZ)

In der Darstellung der Erfüllung der Richtwerte für die NVZ in Abbildung 44 fallen deutlich mehr rot markierte Streckenabschnitte auf. Folgende Linien erfüllen die Taktvorgaben in der NVZ nicht: U1, 31, 33, 37, 47, 50, 54, 59, 60, 68, 73, 82 und 83. Die Nicht-Erfüllungen der Linien 50, 54, 59, 60, 68, 82 und 83 lassen sich analog zu den Ausführungen der HVZ

relativieren. Die Linien 37, 47 und 73 besitzen ebenfalls eine taktüberlagernde Funktion. Die Linien 37 und 47 verkehren gemeinsam auf dem Streckenabschnitt Heilig-Geist-Spital nach Kleinreuther Weg und die Linie 73 fährt in einem überlagerten Takt gemeinsam mit der Linie 38 zwischen Virnsberger Straße und Leyh Kirche. Die Linie 31 erschließt Randbereiche im Nürnberger Norden. Südlich der Haltestelle Am Wegfeld verkehrt sie parallel der Linien 4 und 30. Im Knoblauchsland ist der aktuelle Takt am Bedarf orientiert. Ihre mittlere Querschnittsauslastung liegt unter dem Richtwert 10 % (2022: 5,17 %; 2019: 7,1 %) unter dem eine Linie im betriebswirtschaftlichen Sinne im Sinne der Daseinsvorsorge agiert. Ein Handlungsbedarf fällt aktuell in der NVZ auf den Linien U1 und 33 auf. Beide Linien fahren zum Fürther Hauptbahnhof. Taktverdichtungen wären demnach in Zusammenarbeit mit der Stadt Fürth abzustimmen.

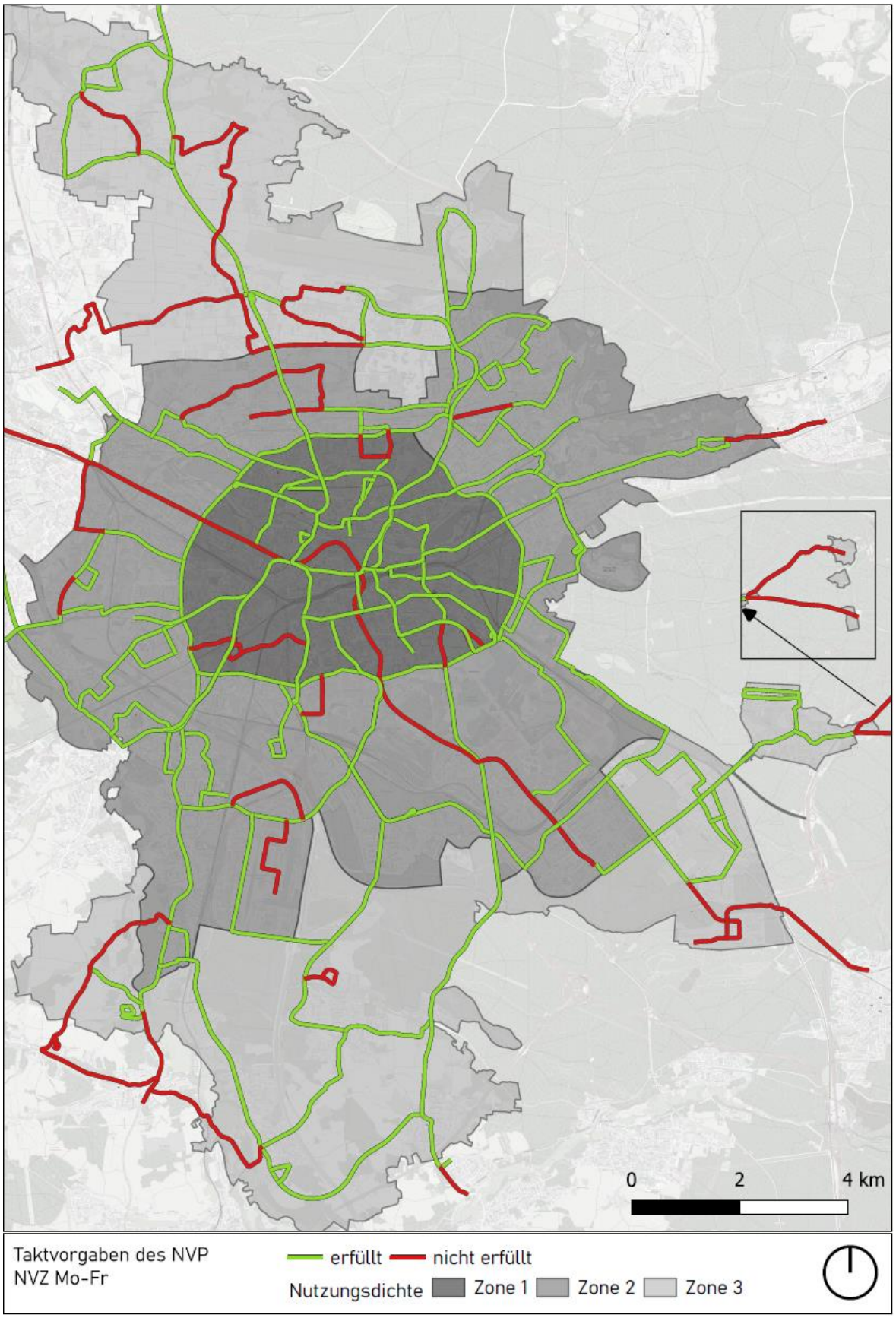


Abbildung 44: Erfüllung der Taktvorgaben (NVZ)

Bei Betrachtung der Takterfüllung in der SVZ in Abbildung 45 fällt auf, dass vor allem das Gebiet hoher Nutzungsdichte von der Nichterfüllung der Richtwerte betroffen sind. Folgende Linien erfüllen die Richtwerte in der NVZ nicht: 30, 31, 37, 38, 39, 40, 44, 45, 46, 47, 53, 54, 59, 62, 66, 67, 68, 69 und 73. Die Nicht-Erfüllungen der Linien 31, 37, 46, 47, 54, 59, 68 und 73 lassen sich analog zu den Ausführungen der HVZ relativieren. Die Linien 30 und 53 haben ihr hauptsächliches Erschließungsgebiet im Gebiet niedriger Nutzungsdichte. Hier erfüllen die Linien die Taktvorgaben. Gerade die Linie 53 hat als Hauptaufgabe die schnelle Verbindung der außenliegenden Stadtteile Worzeldorf, Kornburg und Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth an das Nürnberger U-Bahnsystem. Diese Funktion erfüllt die Linie. Die Linien 39 und 44 besitzen eine taktüberlagernde Funktion. Die Linie 39 befährt gemeinsam mit der Linie 38 einen ähnlichen Linienweg zwischen Maximilianstraße und Stadtgrenze über Schniegling. Die Linie 40 bedient das Gebiet Laufamholz, ähnlich wie die Linie 31, nach bestehendem Bedarf und fällt unter den Grenzwert einer unter 10 prozentigen Auslastung im Querschnitt (2022: 6,3 %; 2019: 8,1 %). Tatsächlicher Handlungsbedarf für die Erreichung der Taktvorgaben inklusive der getroffenen Relativierungen bestehen in der SVZ für die Linien 44, 45, 62 66, 67 und 69. Weitere Taktverdichtungen trotz Relativierungen sind anzustreben.

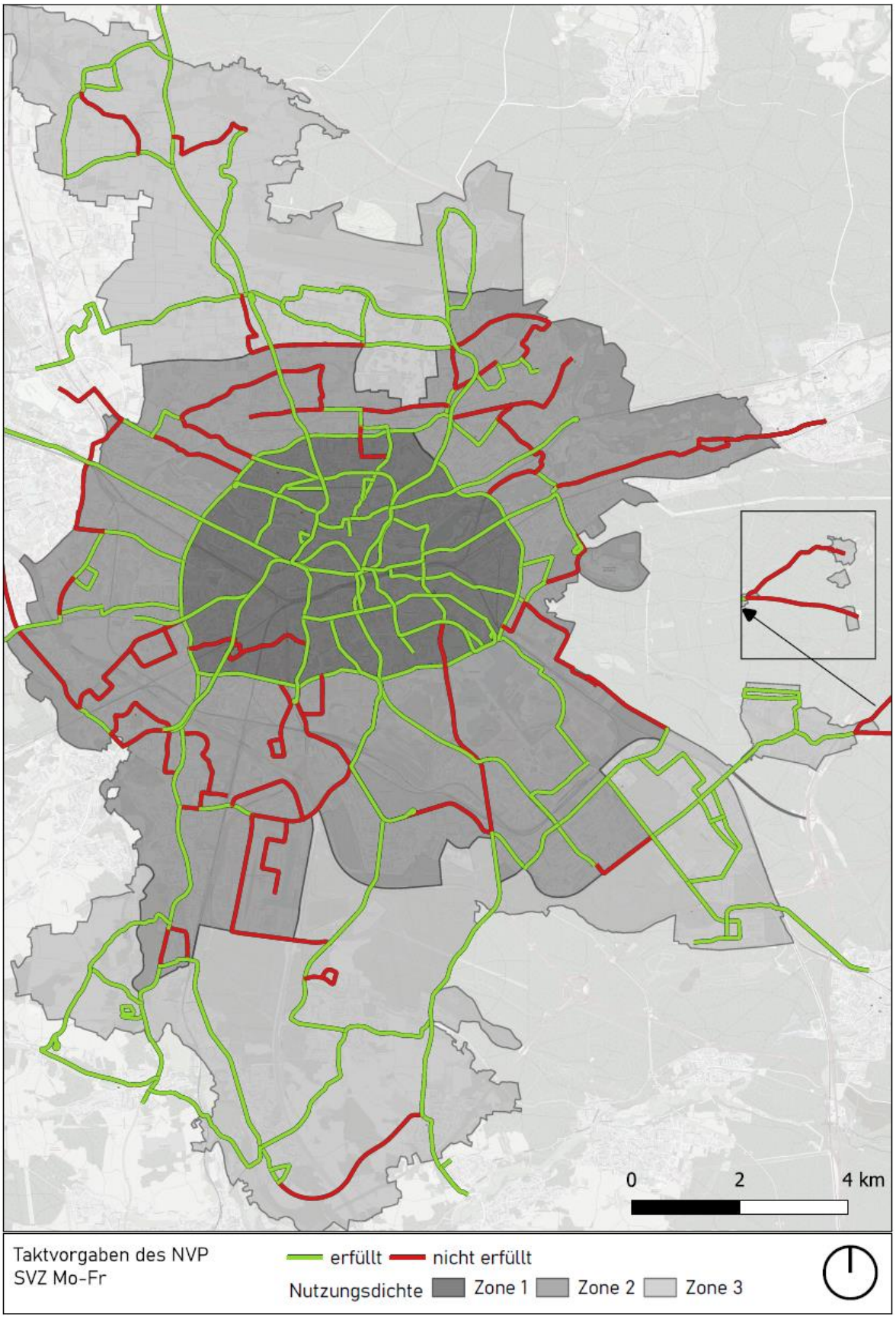


Abbildung 45: Erfüllung der Taktvorgaben (SVZ)

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Prüfung von Taktverdichtungen vor allem in NVZ und SVZ

5.3.2. Besetzungsgrad / Tagesauslastung

Die Auswertung der durchschnittlichen Besetzung und der Spitzenstunden im Busbereich erfolgen durch jährliche Erhebungen. Die U-Bahnauslastung wird durch die Dauerzählstellen an den U-Bahnhofeingängen und die Straßenbahn durch Zählsysteme in den Wägen gezählt. Analysiert werden im Folgenden die Auslastungswerte des Jahres 2022 anhand der Richtwerte aus Kapitel 4.1.3. Die Werte beziehen sich auf Mittelwerte je Linienrichtung. Demnach darf die Spitzenstunde bis zu 65 %, die 20-Minutenspitze bis zu 80 % und Einzelfahrten in der Spitzenstunde bis zu 100 % ausgelastet sein. Zur Einordnung der Zahlen wird auf die Bemessungsgrenze der Stehflächen von 4 Personen je m² verwiesen. Demnach erscheint ein Fahrzeug mit einer Auslastung von 50 % objektiv bereits als voll, da die Hälfte der verfügbaren Sitzplätze belegt sind und auf Stehflächen zwei Personen pro m² stehen. Die Analyse der Busauslastung kann sowohl mit als auch ohne die um die Türschwenkbereiche und Multifunktionsflächen reduzierten Stehflächen durchgeführt werden. Die endgültige Entscheidung, ob Richtwerte erfüllt werden oder nicht und ob Handlungsbedarf besteht, wird allerdings im Folgenden mit der gängigen Vorgehensweise unter Einbeziehung der gesamten Stehfläche vorgenommen. Aufgrund des fehlenden politischen Auftrages und aufgrund der gültigen Fördervoraussetzungen des Staates wird aktuell noch die gesamte Stehfläche mit dem Wert für Vollauslastung von 4 Personen/m² als offizielle Berechnungsmethodik verwendet. Eine mögliche Analyse der Busauslastung mit den um die Türschwenkbereiche und Multifunktionsflächen reduzierten Stehflächen würde die Busse schneller an ihre Kapazitätsgrenzen bringen. Es bleibt abzuwarten, ob sich in dieser Hinsicht in der Laufzeit dieser Nahverkehrsplanfortschreibung eine Änderung ergibt. In der Analyse sind die Linienrichtungen / Fahrten, die die Richtwerte erfüllen, grün dargestellt. Nicht erfüllte Richtwerte sind rot dargestellt.

Bus

Die Auswertung der Auslastung der Busse ist in Abbildung 46 und Abbildung 47 abgebildet. Die Tabellen sind aufgeteilt in die jeweiligen Fahrtrichtungen. Analysiert sind die Besetzungen der 20 Minutenspitze und der Spitzenstunde. Die Kennzahl der Spitzenstunde wird von allen Linien, außer den Linien, die überwiegend zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern nur als Einzelfahrten verkehren (Linien 89-98), erfüllt. Die Spitzenstunde ist für alle Linienrichtungen von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr morgens. Die Linien 20, 45 und 66 erfüllen die Vorgaben für die 20-Minutenspitze zunächst für jeweils eine Linienrichtung nicht. Sie erfüllen aber bei genauerer Betrachtung dennoch die Richtwerte, da in den Zeitlagen jeweils Einzelfahrten betroffen sind. Für diese ist eine 100 %-Auslastung zulässig.

Die Zählung der Busauslastung erfolgt in Nürnberg jedes Jahr an einem repräsentativen Stichtag im Herbst. Äußere Einflüsse, wie Veranstaltungen, Umleitungen oder auch das Wetter können die Ergebnisse für einen einzelnen Tag beeinflussen. Diese Beeinflussung kann bei der Betrachtung eines Stichtages pro Jahr unnatürlich stark ins Gewicht schlagen. Derzeit ist die Ausstattung der neueren Busmodelle durch automatische Zählsysteme in Planung bzw. in Umsetzung.

Richtung 1	Durchschnitt der maximalen Besetzung			Richtung 1	Durchschnitt der maximalen Besetzung
Linie	**07:00**	**07:20**	**07:40**	**Linie**	**7-8 Uhr**
20	27%	84%	64%	20	55%
21	22%	10%	18%	21	17%
30	42%	68%	22%	30	44%
31	26%	36%	27%	31	30%
32	22%	49%	56%	32	50%
34	22%	26%	12%	34	20%
35	41%	35%	16%	35	30%
36	32%	40%	26%	36	34%
37	40%	59%	56%	37	51%
38	47%	61%	17%	38	42%
39	37%	15%	12%	39	21%
40	5%	15%	15%	40	12%
43	16%	41%	13%	43	24%
44	16%	26%	22%	44	22%
45	100%	40%	28%	45	51%
46	54%	47%	25%	46	42%
47	7%	38%	18%	47	17%
49	28%	9%	24%	49	20%
50	30%		29%	50	30%
51	17%	8%	8%	51	11%
52	25%	20%	22%	52	23%
53	9%	21%	12%	53	14%
54	13%	28%	16%	54	18%
55	19%	28%	14%	55	21%
56	28%	36%	34%	56	33%
57	22%	46%	24%	57	31%
58	25%	74%	22%	58	40%
59			27%	59	27%
60		45%		60	45%
61	33%	78%	14%	61	40%
62	18%	46%	16%	62	27%
65	48%	40%	26%	65	39%
66	44%	79%	25%	66	59%
67	41%	26%	17%	67	28%
68	64%	64%	28%	68	57%
69	51%	25%	16%	69	29%
70	28%	29%	57%	70	38%
71	32%	21%		71	26%
72	29%	60%	35%	72	42%
73	43%	15%	28%	73	28%
82	22%	30%	4%	82	19%
84	16%	24%	8%	84	16%
95	38%			95	38%
99		43%		99	43%

Abbildung 46: Besetzung Bus Richtung 1

Richtung 2	Durchschnitt der maximalen Besetzung			Richtung 2	Durchschnitt der maximalen Besetzung
Linie	**07:00**	**07:20**	**07:40**	**Linie**	**7-8 Uhr**
20	14%	11%	34%	20	20%
21	63%	49%	19%	21	47%
30	37%	22%	16%	30	25%
31	10%	28%	10%	31	16%
32	1%	3%	0%	32	1%
34	30%	31%	27%	34	29%
35	40%	38%	30%	35	35%
36	77%	27%	32%	36	43%
37	51%	63%	34%	37	50%
38	34%	41%	34%	38	35%
39	22%	21%	21%	39	21%
40	28%	35%	16%	40	26%
43	62%	70%	30%	43	53%
44	60%	68%	47%	44	58%
45	34%	42%	24%	45	34%
46	53%	49%	28%	46	45%
47	65%	57%	29%	47	52%
49	21%	24%	6%	49	17%
50		8%		50	8%
51	25%	28%	17%	51	23%
52	32%	15%	40%	52	29%
53	35%	38%		53	37%
54	61%	38%	3%	54	34%
55	12%	19%	14%	55	15%
56	6%	19%	5%	56	10%
57	48%	36%	22%	57	38%
58	27%	31%	26%	58	28%
59		12%		59	12%
60	12%			60	12%
61	59%	28%	10%	61	32%
62	56%	25%	24%	62	34%
65	65%	35%	25%	65	39%
66	84%	34%	12%	66	43%
67	31%	38%	32%	67	34%
68	50%	54%	24%	68	46%
69	13%	24%	22%	69	19%
70	53%	29%	65%	70	49%
71	41%	31%	54%	71	42%
72	26%	49%	37%	72	37%
73	10%	18%	32%	73	20%
82	0%	3%	0%	82	1%
84		0%	0%	84	0%
91	37%			91	37%
93	30%			93	30%
94	74%	79%		94	76%
96	37%			96	37%
98	75%			98	75%

Abbildung 47: Besetzung Bus Richtung 2

Straßenbahn

Fahrgastzahlen der Straßenbahn werden durch Zählsysteme, die in den Türen der Straßenbahn angebracht sind, erhoben. Die Analyse der Straßenbahnauslastung von Einzelfahrten und der 20-Minutenspitze in Abbildung 48 zeigt keine Überschreitung der Richtwerte. Die Straßenbahnlinie 8 weist mit Einzelfahrtauslastungen von 67,5 % und 69 % zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr und mit Auslastungen der 20-Minutenspitze von 52,5 % und 59,5 % zwischen 7:20 Uhr und 7:40 Uhr die höchsten Auslastungen auf. Die Einzelfahrten der einzelnen Linienrichtungen fahren zwischen 7:13 Uhr und 7:43 Uhr ab. Die 20-Minutenspitze liegt ebenfalls für alle Linienrichtungen in Zeiträumen zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr.

Linie	Ri	Einzelfahrt			20 min Spitze			
		Zeit	Auslastung		Zeit	mittlere Höchstauslastung		QS mit höchster mittleren Auslastung
4	1	07:13	48,5	%	7:00-7:20	40,5	%	Steinbühl - Plärrer (41%)
4	2	07:23	49	%	7:00-7:20	32,5	%	Juvenellstraße - Friedrich-Ebert-Platz (32,5%)
5	1	07:14	43,5	%	7:00-7:20	35,0	%	Trafowerk - Frankenstraße (34%)
5	2	07:21	19,5	%	7:20-7:40	18,5	%	Lothringer Straße - Frankenstraße (18,5%)
6	1	07:19	44,5	%	7:00-7:20	24,0	%	Harsdörfferplatz - Schweiggerstraße (33,5%)
6	2	07:18	36	%	7:00-7:20	22,5	%	Landgrabenstraße - Heynestraße (18,5 %)
7	1	07:43	18,5	%	7:40-8:00	15,5	%	Widhalmstraße - Hauptbahnhof (15,5%)
7	2	07:38	23	%	7:20-7:40	21,5	%	Schweiggerstraße - Wodanstraße (20%)
8	1	07:26	67,5	%	7:00-7:20	52,5	%	Rathenauplatz - Stresemannplatz (50%)
8	2	07:27	69	%	7:00-7:20	59,5	%	Deichslerstraße - Stresemannplatz (59,5%)

Abbildung 48: Besetzung Straßenbahn (Einzelfahrt, 20 min Spitze)

In der Spitzenstunde in Abbildung 49 werden die Richtwerte ebenfalls alle erfüllt. Diese erstreckt sich für alle Linienrichtungen von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr. Auch hier besitzt die Linie 8 mit 48 % und 45 % die höchsten Auslastungswerte. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit der Verlängerung der Linie 7 vom Hauptbahnhof bis zur Stadtparkschleife. Diese befindet sich während der Erstellung dieser Fortschreibung gerade in Umsetzung (s. Kapitel 2.5). Durch den gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Rathenauplatz kann aus den zwei Linien, die im 10-Minutentakt fahren, ein überlagerter 5-Minutentakt entstehen.

Linie	Ri	1h Spitze			
		Zeit	mittlere Höchstauslastung		QS mit höchster mittleren Auslastung
4	1	7:00-8.00	36	%	Kohlenhof - Plärrer (36%)
4	2	7:00-8.00	30	%	Bucher Straße / Nordring - Friedrich-Ebert-Platz (28,5%)
5	1	7:00-8.00	28	%	Trafowerk - Frankenstraße (27%)
5	2	7:00-8.00	12	%	Lothringer Straße - Frankenstraße (11%)
6	1	7:00-8.00	24	%	Harsdörfferplatz - Schweiggerstraße (27,5%)
6	2	7:00-8.00	21	%	Heynestraße - Christuskirche (22%)
7	1	7:00-8.00	14	%	Widhalmstraße - Hauptbahnhof (14%)
7	2	7:00-8.00	15,5	%	Widhalmstraße - Schweiggerstraße (14%)
8	1	7:00-8.00	48	%	Rathenauplatz - Stresemannplatz (44,5%)
8	2	7:00-8.00	45	%	Deichslerstraße - Stresemannplatz (44%)

Abbildung 49: Besetzung Straßenbahn (1 h Spitze)

U-Bahn

Die Analyse der U-Bahnauslastung ist gebündelt in Abbildung 50 dargestellt. Auslastungen der U-Bahn erfolgen zum einen durch eine Durchgangszählung an den Zugangsbereichen der U-Bahn und zum anderen durch eine jährliche manuelle Zählung analog zur jährlichen Zählung der Busauslastung. Die Durchgangszählung lässt nur Rückschlüsse auf die Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen und auf die Gesamtnutzung der U-Bahn zu. Fahrtenscharfe Zählungen wie bei Bus und Straßenbahn sind nicht möglich. Deshalb wird die Auslastung der U-Bahn nochmals manuell gezählt, um die Werte den Fahrten, Linien und Tageszeiten zuordnen zu können. Hierbei werden die Linien nicht in ihrem gesamten Verlauf gezählt. Für die Zählung werden die wichtigsten Streckenabschnitte für die Zählung ausgewählt. Die Streckenabschnitte sind der Abbildung 50 zu entnehmen.

Linie	Richtung	Querschnitt	Einzelfahrt in Spitzenstunde		20 min Spitze		1h Spitze	
			Zeit	Auslastung	Zeit	Auslastung	Zeit	Auslastung
U1	1 (Fürth Hardhöhe)	Fürth Hauptbahnhof - Jakobinenstraße	07:34	78,15 %	7:20-7:40	48,77 %	7:00-8:00	38,71 %
	2 (Langwasser Süd)	Jakobinenstraße - Fürth Hauptbahnhof	13:15	71,19 %	13:00-13:20	36,75 %	13:00-14:00	25,25 %
	1	Muggenhof - Eberhardshof	07:36	64,4 %	7:20-7:40	52,4 %	7:00-8:00	34,87 %
	2	Eberhardshof - Muggenhof	16:20	42,22 %	16:00-16:20	31,37 %	16:00-17:00	26,34 %
	1	Gostenhof - Plärrer	15:51	56,46 %	19:20-19:40	42,14 %	19:00-20:00	28,23 %
	2	Plärrer - Gostenhof	07:43	78,64 %	7:40-8:00	45,36 %	7:00-8:00	32,84 %
	1	Plärrer - Weißer Turm	16:12	38,74 %	9:40-10:00	30,54 %	11:00-12:00	27,12 %
	2	Weißer Turm - Plärrer	17:13	43,38 %	19:00-19:20	36,48 %	19:00-20:00	30,23 %
	1	Lorenzkirche - Hauptbahnhof	16:47	64,9 %	16:20-16:40	32,27 %	16:00-17:00	33,28 %
	2	Hauptbahnhof - Lorenzkirche	07:26	63,25 %	7:20-7:40	43,05 %	7:00-8:00	23,06 %
	1	Hauptbahnhof - Aufseßplatz	16:25	43,1 %	16:40-17:00	49,55 %	16:00-17:00	32,97 %
	2	Aufseßplatz - Hauptbahnhof	07:29	51,66 %	7:20-7:40	41,86 %	7:00-8:00	32,5 %
	1	Messe - Langwasser Nord	07:40	50,66 %	7:40-8:00	29,17 %	7:00-8:00	22,99 %
	2	Langwasser Nord - Messe	07:19	23,84 %	7:20-7:40	18,75 %	7:00-8:00	15,34 %
U2	1 (Flughafen)	St. Leonard - Rothenburger Straße	07:36	58,75 %	7:20-7:40	41,52 %	7:00-8:00	33,26 %
	2 (Röthenbach)	Rothenburger Straße - St. Leonard	16:15	31,72 %	16:00-16:20	26,02 %	16:00-17:00	24,52 %
	1	Rothenburger Straße - Plärrer	07:47	65,16 %	7:20-7:40	41,76 %	7:00-8:00	33,18 %
	2	Plärrer - Rothenburger Straße	07:15	47,81 %	16:40-17:00	23,52 %	16:00-17:00	22,85 %
	1	Opernhaus - Hauptbahnhof	07:52	68,13 %	7:40-8:00	42,46 %	7:00-8:00	34,95 %
	2	Hauptbahnhof - Opernhaus	15:41	29,69 %	15:40-16:00	24,22 %	15:00-16:00	22,16 %
	1	Hauptbahnhof - Wöhrder Wiese	07:24	100 %	7:20-7:40	88,98 %	7:00-8:00	60,95 %
	2	Wöhrder Wiese - Hauptbahnhof	16:25	74,06 %	15:40-16:00	47,73 %	15:00-16:00	38,7 %
	1	Rathenauplatz - Rennweg	07:37	100 %	7:40-8:00	77,58 %	7:00-8:00	61,63 %
	2	Rennweg - Rathenauplatz	16:21	49,22 %	15:20-15:40	38,09 %	15:00-16:00	33,89 %
U3	1 (Nordwestring)	Sündersbühl - Rothenburger Straße	07:28	37,5 %	7:40-8:00	23,25 %	7:00-8:00	20,86 %
	2 (Großreuth b. S.)	Rothenburger Straße - Sündersbühl	07:48	47,81 %	7:40-8:00	31,69 %	7:00-8:00	16,72 %
	1	Rothenburger Straße - Plärrer	07:15	47,81 %	7:20-7:40	27,86 %	7:00-8:00	24,42 %
	2	Plärrer - Rothenburger Straße	07:31	34,69 %	7:40-8:00	24,69 %	13:00-14:00	17 %
	1	Opernhaus - Hauptbahnhof	07:48	32,97 %	7:40-8:00	25,42 %	7:00-8:00	22,19 %
	2	Hauptbahnhof - Opernhaus	07:28	56,25 %	7:20-7:40	30,56 %	7:00-8:00	17,93 %
	1	Hauptbahnhof - Wöhrder Wiese	07:28	60,31 %	7:40-8:00	45,89 %	7:00-8:00	40,56 %
	2	Wöhrder Wiese - Hauptbahnhof	16:16	57,5 %	16:00-16:20	32,97 %	16:00-17:00	29,32 %
	1	Rathenauplatz - Maxfeld	07:39	50 %	7:40-8:00	49,9 %	7:00-8:00	38,05 %
	2	Maxfeld - Rathenauplatz	07:38	67,5 %	7:20-7:40	59,61 %	7:00-8:00	35,58 %
	1	Kaulbachplatz - Friedrich-Ebert-Platz	07:25	37,5 %	7:20-7:40	23,65 %	7:00-8:00	17,41 %
	2	Friedrich-Ebert-Platz - Kaulbachplatz	16:11	28,44 %	16:00-16:20	19,01 %	15:00-16:00	16,41 %

Abbildung 50: Besetzung U-Bahn

Eine Verletzung der Grenzwerte ist auf der Linie U2 in Richtung Flughafen auf den Streckenabschnitten Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese und Rathenauplatz – Rennweg festzustellen. Hier liegt die Auslastung einer Einzelfahrt über 100 %. Die restlichen Auslastungswerte erfüllen die Richtwerte. Auch in der 20-Minutenspitze liegt der Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese mit 88,98 % zwischen 7:20 Uhr und 7:40 Uhr über dem Richtwert. Dieser Streckenabschnitt verbindet den Hauptbahnhof mit der Technischen Hochschule, einigen Schulen, der Wöhrder Wiese und Teilen der

Innenstadt. Im weiteren Verlauf liegt das Berufsschulzentrum und die WiSo der Friedrich-Alexander-Universität. Demnach hat dieser Streckenabschnitt die höchsten Fahrgastzahlen in Nürnberg und stößt trotz zweier U-Bahnlinien und einer Straßenbahnlinie an seine Kapazitätsgrenzen. Besserung ist durch die Verlängerung der Linie 7 zur Stadtparkschleife in Sicht. Gerade deshalb ist diese Straßenbahnverlängerung und die Ertüchtigung der Stadtparkschleife unerlässlich, um die Situation vor Ort zu verbessern. Die Auswertung der Spitzenstunde ergibt keinen Handlungsbedarf. Hier liegen die Spitzenstunden, anders als bei Bus und Straßenbahn, teilweise auch am Nachmittag zwischen 15:00 Uhr und 16:00 Uhr.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Für den U-Bahnstreckenabschnitt Hauptbahnhof – Rennweg besteht Entlastungsbedarf
Optimierung / Prüfung	• Der Einsatz größerer Fahrzeuggefäße und Taktverdichtungen sind bei Bedarf zu prüfen. • Die Kennzahl 4 Personen/m² für die Bemessung der Stehflächen im Fahrzeug ist nicht mehr zeitgemäß.

5.3.3. Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeitswerte der VAG-Verkehrsmittel werden jährlich im „Dienstleistungsbericht der VAG“ veröffentlicht. In Abbildung 51 ist die Entwicklung der Pünktlichkeitswerte für Bus und Straßenbahn und in Abbildung 52 die Werte für die U-Bahn im zeitlichen Verlauf seit 2014 abgebildet. Eine Fahrt der Straßenbahn und des Busses zählt als unpünktlich, wenn sie eine Verspätung von über drei Minuten oder eine Verfrühung von über einer Minute aufweist. Für die U-Bahn sind die zulässigen Fahrplanabweichungen enger getaktet. Hier liegt der Zeitraum für eine pünktliche Fahrt zwischen minus 30 Sekunden und plus drei Minuten.

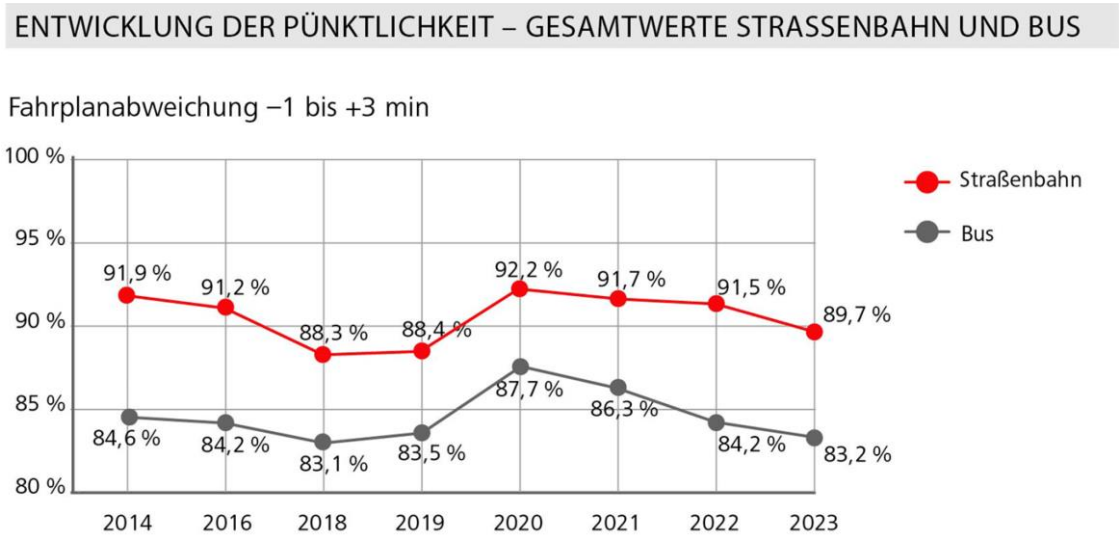


Abbildung 51: Entwicklung der Pünktlichkeit (Straßenbahn, Bus)[77]

[77] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

Die Pünktlichkeitswerte von Bus und Straßenbahn haben sich mit Beginn der Corona-pandemie 2020 verbessert. Die Straßenbahn fällt in ihrer Pünktlichkeitsquote mit 89,7 % in 2023 leicht ab. Die Werte beim Bus verschlechterten sich ebenfalls in 2023 leicht auf 83,2 %. Werden diese Zahlen mit den Zielwerten für 2030 des „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ aus Kapitel 4.2.1 verglichen, fällt auf, dass die Straßenbahn die Zielsetzung einer Pünktlichkeitsquote von 90 % in 2022 erfüllt und in 2023 leicht darunter liegt, der Bus allerdings seit 2022 leicht unter die Zielsetzung von 85 % liegt. Als mögliche Gründe für den Rückgang der Buspünktlichkeit sind verschiedene Baumaßnahmen im Stadtgebiet verantwortlich.

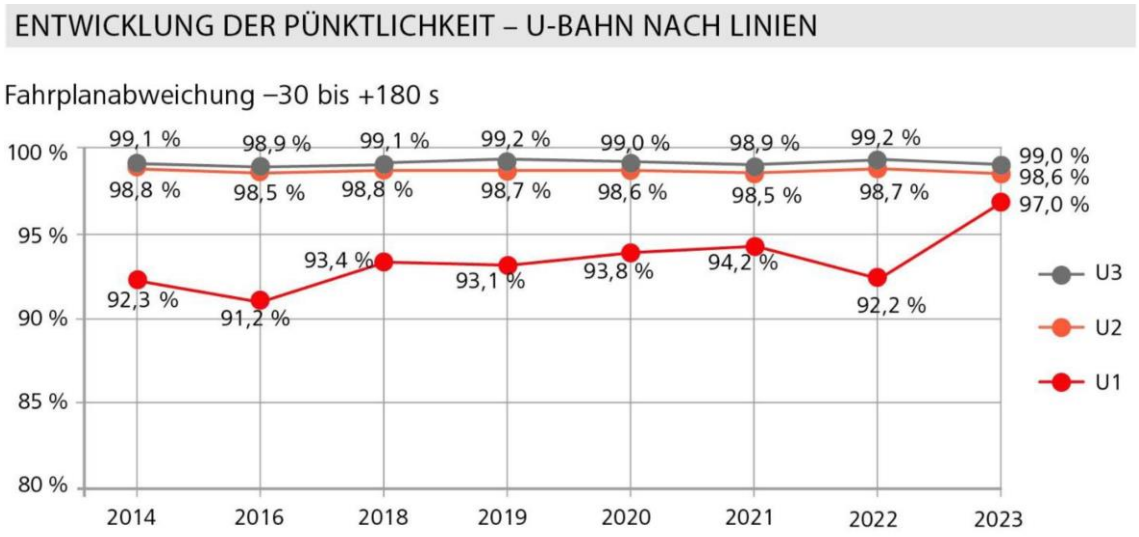


Abbildung 52: Entwicklung der Pünktlichkeit (U-Bahn)[78]

Bei Betrachtung der Pünktlichkeitswerte des Nürnberger U-Bahnsystems zeigt sich, dass die beiden automatisierten Linien U2 und U3 kaum Schwankungen im jährlichen Zeitverlauf aufweisen und generell sehr hohe Werte von 99,0 % und 98,6 % erreichen. Die U-Bahnlinie U1, welche mit Fahrpersonal betrieben wird, verzeichnet für das Jahr 2023 allerdings ebenfalls sehr hohe Pünktlichkeitswerte, die auf dem Niveau der fahrerlos betriebenen U-Bahnstrecken liegt. Nach einer Eingewöhnungszeit der neuen U-Bahnzüge des Typs G1 auf der U1 konnten Störungen mittlerweile deutlich reduziert werden.

[78] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

5.3.4. Zuverlässigkeit

Aus dem Dienstleistungsbericht der VAG gehen auch die Fahrtausfälle hervor. In Abbildung 53 sind die Fahrtausfälle pro Tag für die Jahre 2021-2023 nach Verkehrsmittel dargestellt.

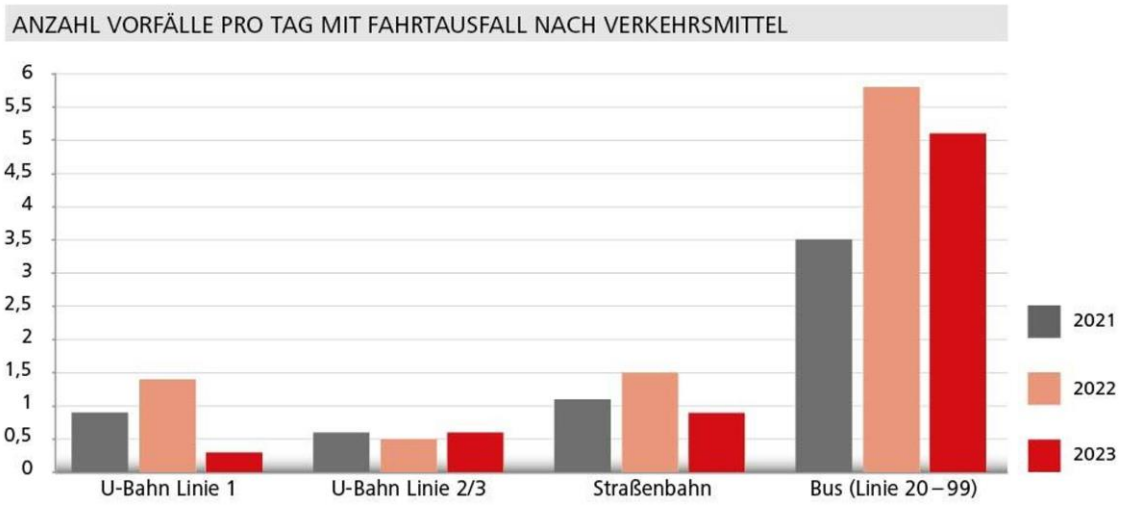


Abbildung 53: Anzahl der Fahrtausfälle pro Tag[79]

Bei der U-Bahnlinie 1, der Straßenbahn und dem Bus gingen die Vorfälle pro Tag mit Fahrtenausfall jeweils zurück. Die Fahrtenausfälle der U-Bahnlinie U2 und U3 blieben in 2023 in etwa konstant. Im Busbereich ging der Wert zwar zurück, konnte den Wert aus 2021 aber noch nicht erreichen.

5.4. ÖPNV-Beschleunigung

Das Gesamtsystem des ÖPNV besteht aus den Elementen Verkehrswege und Verkehrsanlagen, Leit- und Steuerungstechnik, Information, Fahrzeuge sowie Kunden und Organisation. Jedes dieser Systemelemente weist Verbesserungspotenzial durch qualitätssteigernde Maßnahmen auf, die zur Optimierung des ÖPNV beitragen können. Ein wichtiges Ziel der Optimierung ist die Beschleunigung der Personenbeförderung. Neben einer möglichst schnellen Reisezeit trägt die Beschleunigung im ÖPNV aber auch zu einer höheren Pünktlichkeit und größeren Zuverlässigkeit bei, was ein wichtiger Faktor in der Attraktivitätswahrnehmung der Fahrgäste ist. ÖPNV-Beschleunigung umfasst u.a. betriebliche Maßnahmen, Maßnahmen an Haltestellen, streckenbezogene Maßnahmen sowie Maßnahmen an Knotenpunkten mit und ohne Ampel.

Eine große Anzahl von Ampeln in Nürnberg ist bereits mit Beeinflussungsmöglichkeiten ausgerüstet. Etwa 400 Ampeln befinden sich im Liniennetz der VAG (Busse und Straßenbahnen), hiervon sind ca. die Hälfte mit einer Steuerungssoftware zur ÖV-Bevorrechtigung ausgestattet. Darüber hinaus wurden Maßnahmen wie beispielsweise der

[79] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

Umbau von Haltestellen sowie die Ausweisung von Busspuren bzw. Gleiskörpern umgesetzt.

Ausführliche Erläuterungen zu den Begrifflichkeiten, Hintergründen und historischen Entwicklungen der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg sowie deren Finanzierung ist dem AfV-Bericht vom 19.07.2012 zu entnehmen.

Im Straßenbahnnetz konnte eine volle Beschleunigung des ÖV an den Ampeln erreicht werden. In den letzten 10 Jahren wurde der Streckenabschnitt Gibitzenhof – Plärrer – Thon – Am Wegfeld vollständig mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Zudem wurden viele Ampeln im Netz modernisiert und mit Funktechnik ausgestattet. Anstehende Tram-Neubauprojekte (z.B. Stadtparkschleife an der Bayreuther Straße, StUB, Verlängerung Brunecker Straße) sollen direkt mit Fertigstellung der Baumaßnahmen eine Beschleunigung an den Ampeln erhalten.

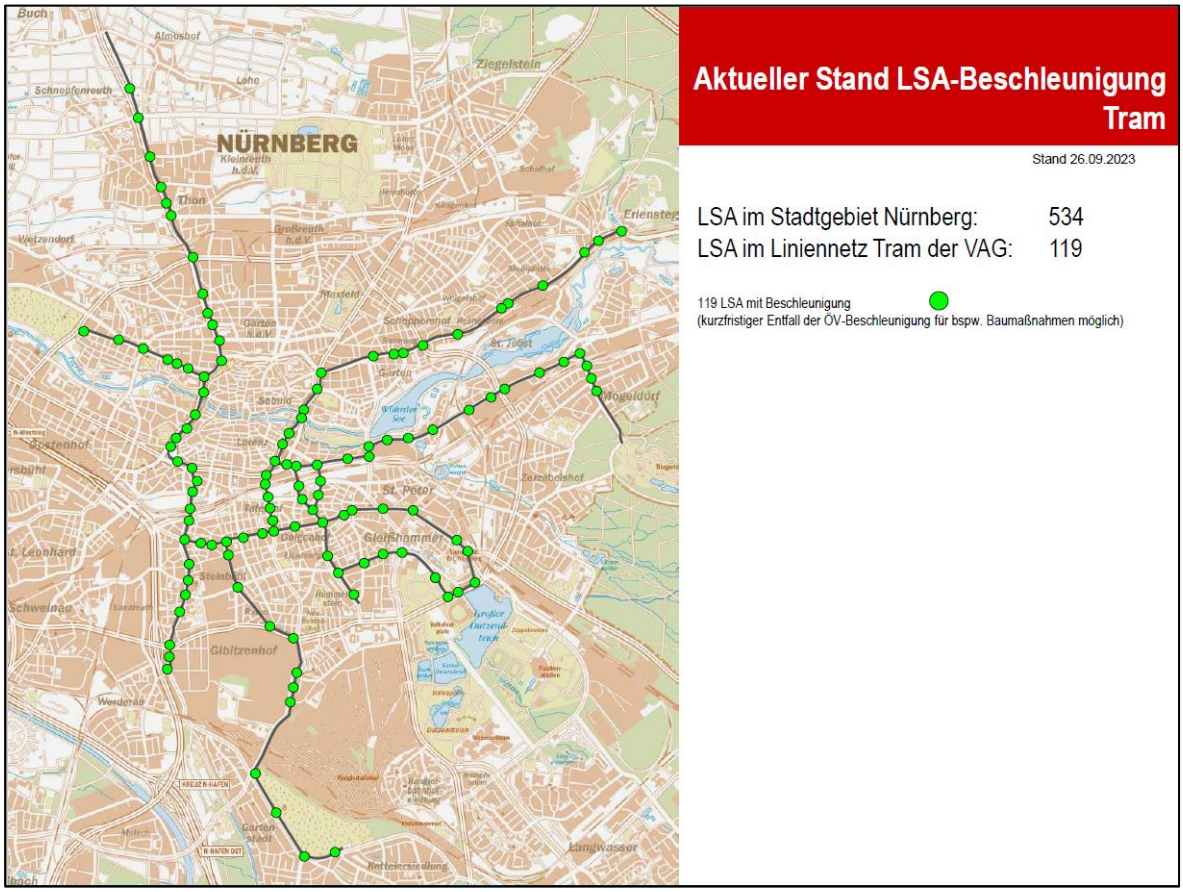


Abbildung 54: LSA-Ausstattung des Straßenbahnnetzes (Stand 10.2024)

Im Busnetz sind derzeit rund 43 % der Lichtsignalanlagen mit einer ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet. In den letzten Jahren wurden vor allem die ersten beiden Bauabschnitte der Ringbus-Beschleunigung, die Baumaßnahme an der Bayernstraße und Einzelmaßnahmen im Zuge von anstehenden Baumaßnahmen realisiert.

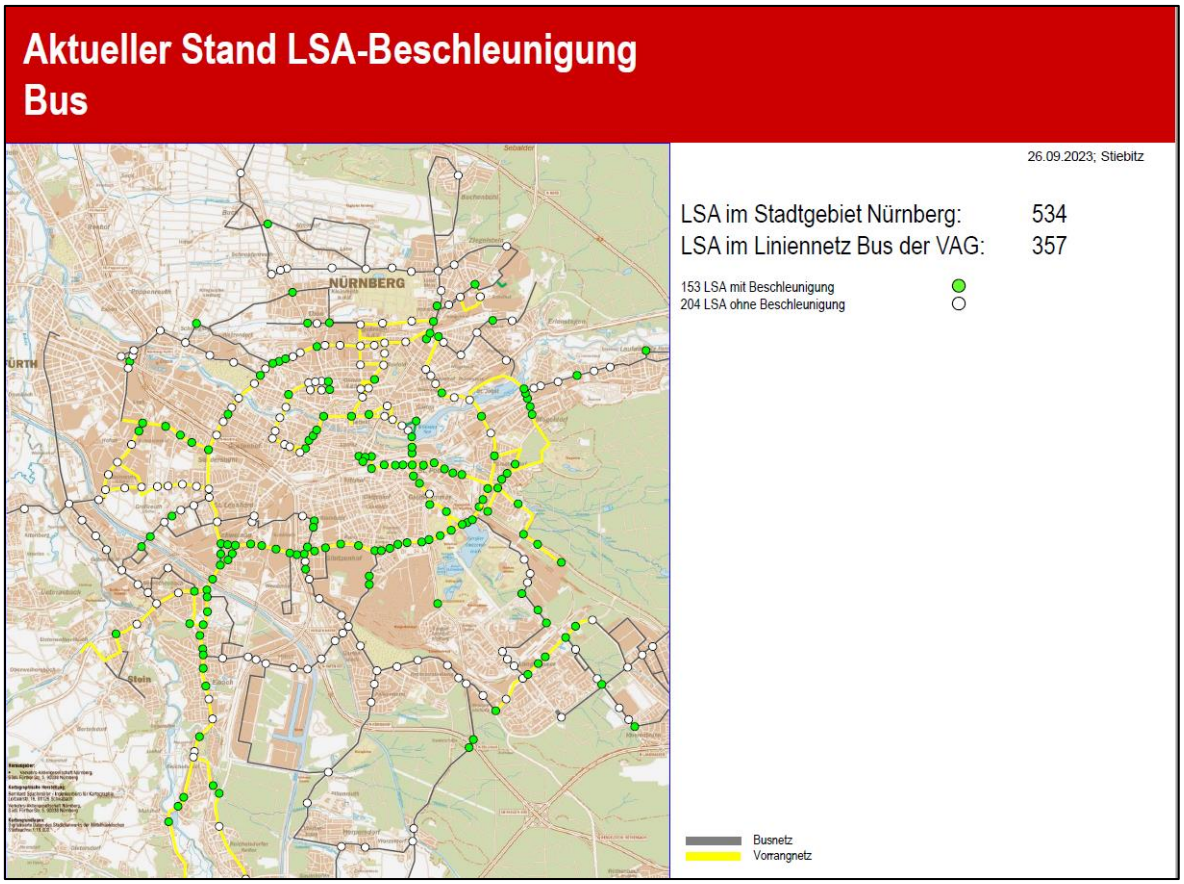


Abbildung 55: LSA-Ausstattung des Busliniennetzes (Stand 10.2024)

Infolge des steten Ausbaus von Ampeln mit ÖPNV-Beschleunigung konnten Fahrzeitverkürzungen und insbesondere geringere Fahrzeitstreuungen erzielt werden, der dadurch gesunkene Fahrzeugbedarf (inkl. Personal) leistet einen jährlichen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit der VAG.

5.5. Barrierefreiheit

5.5.1. Fahrzeuge

Bus

Grundsätzlich werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Durch den „Kneeling“-Vorgang können alle Fahrzeuge auf der Fahrgasteinstiegsseite zwischen 70 und 90 mm abgesenkt werden. Bei Niederflurbussen ist somit eine Einstiegshöhe von 250 mm realisierbar.[80]

Die VAG setzt drei Fahrzeugtypen im Linieneinsatz ein: den Standardlinienbus (NL), den Gelenkbus (NG) und den Kleinbus (NK). Im Standardlinienbus und im Gelenkbus finden sich zwei für Rollstuhlfahrer geeignete Multifunktionsflächen, im Kleinbus eine. Alle Fahrzeuge verfügen über eine manuelle Klapprampe und ausreichend große Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen oder Fahrrädern. Das bedeutet u.a. mindestens einen Rollstuhlplatz pro Bus.

Ausnahmen bilden die Taxis für die Rufbuslinien 81 und N59. Diese werden durch die Taxis der Taxigenossenschaft Nürnberg bedient und entsprechen nicht den zuvor genannten Standards in Bezug auf die Barrierefreiheit.

Bei Neufahrzeugen der Typen Standardbus (NL) bzw. Gelenkbus (NG) sind zwei Rollstuhlplätze vorzusehen.

Die übrigen Verkehrsunternehmen mit Konzession im Stadtgebiet Nürnberg orientieren sich bezüglich der Barrierefreiheit an den Vorgaben des VGN.

Straßenbahn

Es dürfen im regulären Linienverkehr ausschließlich Niederflurfahrzeuge (in diesem Sinne auch teilniederflurige Fahrzeuge mit mindestens 60 % Niederfluranteil bzw. zwei niederflurigen Einstiegen) zum Einsatz kommen, deren Höhe des Fahrzeugbodens im Einstiegsbereich auf die Systemhöhe der Bahnsteige abgestimmt ist und ca. 300 mm über Schienenoberkante liegt.

Die Fahrzeuge müssen ausreichend große Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen oder Fahrrädern aufweisen und eine Faltrampe als Einstiegshilfe mitführen. Die Faltrampe ist lediglich für Haltestellen mit Ausstieg auf Straßenniveau notwendig. Mittelfristig sehen die Planungen vor, alle Straßenbahnhaltestellen umzubauen, sodass das Mitführen der Faltrampe obsolet wird.

Die neuen Fahrzeuge des Typs Avenio (GTA8) verfügen über zwei Rollstuhlplätze an den Türen zwei und drei und eine Multifunktionsfläche an sechs der acht Türen. In den

[80] vgl. Carey-Traut, Masterarbeit „Untersuchungen zur Barrierefreiheit von Haltestellen des ÖPNV“, S. 10.

Bestandsfahrzeugen befindet sich der Rollstuhlplatz an Tür eins, Multifunktionsflächen an jeder Tür.

U-Bahn

Die Höhe des Fahrzeugbodens ist auf die Systemhöhe der Bahnsteige abgestimmt. Die Fahrzeuge müssen über ausreichend große Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen oder Fahrrädern verfügen.

Die automatisch gesteuerten Fahrzeuge (AGT-Fahrzeuge), die derzeit auf dem Streckennetz der U2 und U3 eingesetzt werden, sowie die G1 Fahrzeuge, die auf der Linie U1 verkehren, verfügen im Einstiegsbereich über eine vollständige Restspaltüberbrückung zum Bahnsteig mit einem Horizontalspalt, der kleiner als 1 cm ist. Dies wird über einen ausfahrbaren Schiebetritt realisiert. Dadurch ist z.B. Rollstuhlfahrern ein ungehinderter Zugang ins Fahrzeug möglich.

Fazit zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge

Der Fuhrpark der VAG (U-Bahn, Straßenbahn und Bus) ist vollständig barrierefrei. Insbesondere sind alle U-Bahnfahrzeuge mit automatischen Spaltüberbrückungen, die Straßenbahnen und Busse mit entsprechenden Klapprampen ausgerüstet, welche im Zusammenspiel mit der Infrastruktur die Haltestellen auch vollumfänglich barrierefrei nutzbar machen.

5.5.2. Haltestellen

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sollte die Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahr 2022 erreicht werden. Diese Vorgabe stellte die Stadt Nürnberg vor enorme planerische, finanzielle und zeitliche Herausforderungen, die bei einer momentanen Zahl von 558 Bushaltestellen, 43 U-Bahnhöfen und 79 Straßenbahnhaltestellen und der hohen Anzahl an noch nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen nicht zu erfüllen war. Hinzu kommt, dass durch die beständige Weiterentwicklung der Normen die Erreichung eines Idealzustands der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtgebiet kaum möglich ist.

Aufgrund dessen wurde bereits im Zuge der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2017 eine Priorisierung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur von Bus- und Straßenbahnhaltestellen festgelegt. Diese wird mit der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans aktualisiert.

Bushaltestellennetz - Bewertungssystem

Im Verbundgebiet des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg GmbH (VGN) besteht ein gemeinsam erarbeiteter Standard für den barrierefreien Ausbau bzw. Neubau von Bushaltestellen. Hierfür liegt eine zum Juli 2020 aktualisierte Version vor.[81]

Als Baulastträger ist die Stadt Nürnberg für die Ausbaumaßnahmen an den Bushaltestellen zuständig. Im Stadtgebiet Nürnberg befinden sich mit Stand Ende 2023 rund 558 Bushaltestellen (ca. 1.254 Bussteige). Grundsätzlich gelten beim barrierefreien Aus- und Neubau von Bushaltestellen die jeweils aktuellen Vorgaben zu den Regelbefestigungen des Servicebetriebs Öffentlicher Raum der Stadt Nürnberg (SÖR).

Zur Priorisierung des Ausbaus des Bushaltestellennetzes wurde für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2017 eine Masterarbeit an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg-Simon-Ohm herangezogen. So wurde ein Bewertungssystem entwickelt, das die spezifische Bedeutung jeder Haltestelle objektiv messen und die Haltestellen untereinander vergleichen kann. Ergebnis der Kategorisierung war eine hohe Anzahl zu priorisierender Haltestellen, weswegen zur Bewertung noch eine Nutzwertanalyse herangezogen wurde. Dabei wurden als Bewertungskriterien alle maßgebenden Indikatoren aus den drei Kriteriengruppen geografische Bedeutung, Netzfunktion und bautechnischer Stand der Haltestellen definiert. Diese wurden anhand von insgesamt 13 Teilkriterien nochmals konkretisiert (vgl. Abbildung 56).

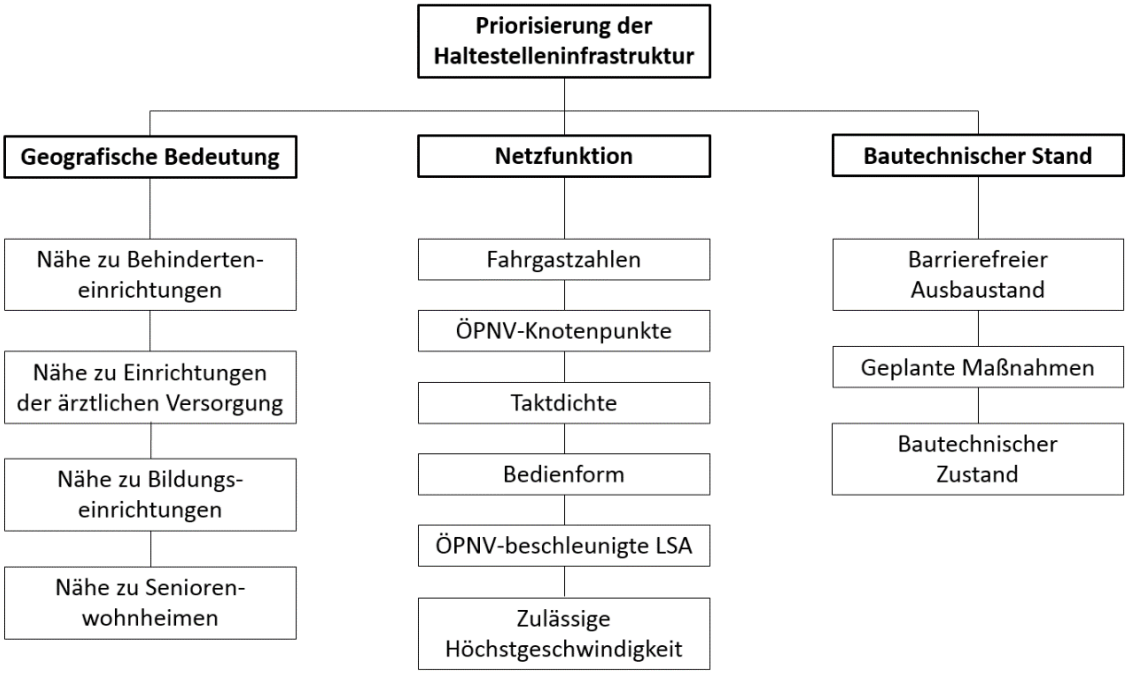


Abbildung 56: Kriterien Priorisierung Bushaltestellen[82]

Die Erfüllung jedes einzelnen Kriteriums wurde anhand von zuvor festgelegten Zielvorgaben mit einer Erfüllungspunktzahl zwischen null und zehn bewertet. Diese

[81] Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN, VGN GmbH, Stand 07.07.2020.
[82] Julia Hart, Masterarbeit "Barrierefreies Bayern 2022 - Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg", S. 33.

Erfüllungspunktzahl wurde in einem zweiten Schritt mit dem Gewichtungsfaktor des Kriteriums multipliziert. Dieser hatte einen Wert zwischen eins und drei und wurde durch eine Paarvergleichsanalyse festgelegt. Durch die anschließende Addition der gewichteten Punkte aller Kriterien ließ sich ein Nutzwert für jede Haltestelle berechnen. Maximal war durch die angewandte Analyse ein Nutzwert von 130 Punkten erzielbar. Je höher dabei der Nutzwert ausfällt, desto dringlicher war der barrierefreie Ausbau dieser Haltestelle. Die Höhe des Nutzwertes kann somit am Ende eine Aussage über die Bedeutung der jeweiligen Haltestelle im Gesamtvergleich liefern.

Die mit individuellen Nutzwerten versehenen Haltestellen wurden in einem weiteren Schritt in die drei Prioritätsstufen I bis III eingeteilt. Dabei kamen zusätzlich „MUSS-Kriterien“ und „K.O.-Kriterien“ zum Tragen. Die Erfüllung einer „MUSS-Zielvorgabe“ führt unabhängig von der Bewertung der anderen Kriterien dazu, dass die Haltestelle zwingend barrierefrei umzubauen ist und somit in die höchste Prioritätsstufe I rutscht. Mit einem Ausschlusskriterium („K.O.-Kriterium“) versehene Haltestellen rutschen automatisch in die dritte und niedrigste Prioritätsstufe III. Die Haltestellen mit der höchsten Prioritätsstufe wurden als Vorrangnetz definiert, welches primär umgebaut werden muss.

Im Rahmen der Masterarbeit wurden der Prioritätsgruppe I und damit auch dem Vorrangnetz unter Anwendung der Nutzwertanalyse insgesamt 150 Bussteige (Zielvorgabe mind. 50 % Bewertungspunkte) zugeordnet. Dies entspricht einem Anteil von rund 13 % aller Bussteige. Hiervon erfüllen 75 Bussteige ein „MUSS“-Kriterium. 75 weitere Bussteige erreichen die für die Klassifizierung notwendige Mindestpunktzahl. Die Bussteige der Prioritätengruppe I wurde im Ausschuss für Verkehr der Stadt Nürnberg am 03.12.2015 beschlossen Im Rahmen der laufenden Umsetzung wurde die Anzahl im Anschluss auf insgesamt 167 erhöht.

Da aus personellen und finanziellen Gründen nur eine begrenzte Anzahl an Haltestellen pro Jahr umgebaut werden kann, wurden die Bussteige der Prioritätsgruppe I im weiteren Verlauf noch einmal in Hinblick auf die Dringlichkeit und Wichtigkeit ihres Umbaus betrachtet und somit eine Liste der zuerst zu erneuernden Haltestellen erarbeitet. Entscheidende Faktoren waren insbesondere die Nähe zu Behinderten-, Bildungs- und Senioreneinrichtungen sowie zu Einrichtungen der ärztlichen Versorgung. Als Ergebnis entstand die Priorisierungsliste Ia mit 60 Bushaltestellen, die als zu allererst umzubauende eingestuft wurden. Sie wurde vom Stadtrat der Stadt Nürnberg am 27.01.2016 beschlossen und für das Kommunalinvestitionsprogramm für finanzschwache Kommunen (KIP) angemeldet. Im Rahmen der Umsetzung wurde die Anzahl im Anschluss auf insgesamt 61 erhöht.

Auf die Prioritätsgruppe II entfielen 349 Bussteige bzw. rund 30 %. Für die Prioritätsgruppe III verblieben 667 Bussteige bzw. 57 %. Die relativ hoch erscheinende Anzahl an Bussteigen in der dritten Prioritätsstufe ist vor allem durch Haltestellen, die durch die Erfüllung eines K.O.-Kriteriums (z.B. ausschließliche Nutzung Nachtbuslinienverkehr, bereits zum Umbau vorgesehene Haltestellen, etc.) dieser Gruppe zugeordnet wurden, zu erklären.

Im Rahmen der für die Priorisierung herangezogenen Masterarbeit wurde außerdem anhand der geltenden Regelwerke ein Planungsleitfaden für die Art des barrierefreien

Umbaus erarbeitet. Der Leitfaden ermöglicht eine Klassifizierung der Bussteige und empfiehlt für jede Haltestelle einen gemäß dem Stand der Technik entsprechenden Umbauvorschlag (Kap / Fahrbahn oder Bucht). Die grundsätzliche Eingruppierung erfolgt anhand der Kriterien „Verkehrsstärke auf der Straße in Abhängigkeit der Fahrstreifenzahl“, „Taktfolgezeit verkehrender Busse“, „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ und „Aufenthaltszeit an der Haltestelle“.

Bushaltestellennetz - Ausbaustand

Insgesamt wurden bis Ende 2023 aus der Prioritätenliste 1a 80 % von 61 Bussteigen und aus der kompletten Prioritätenliste I 40 % von 167 Bussteigen barrierefrei umgebaut.

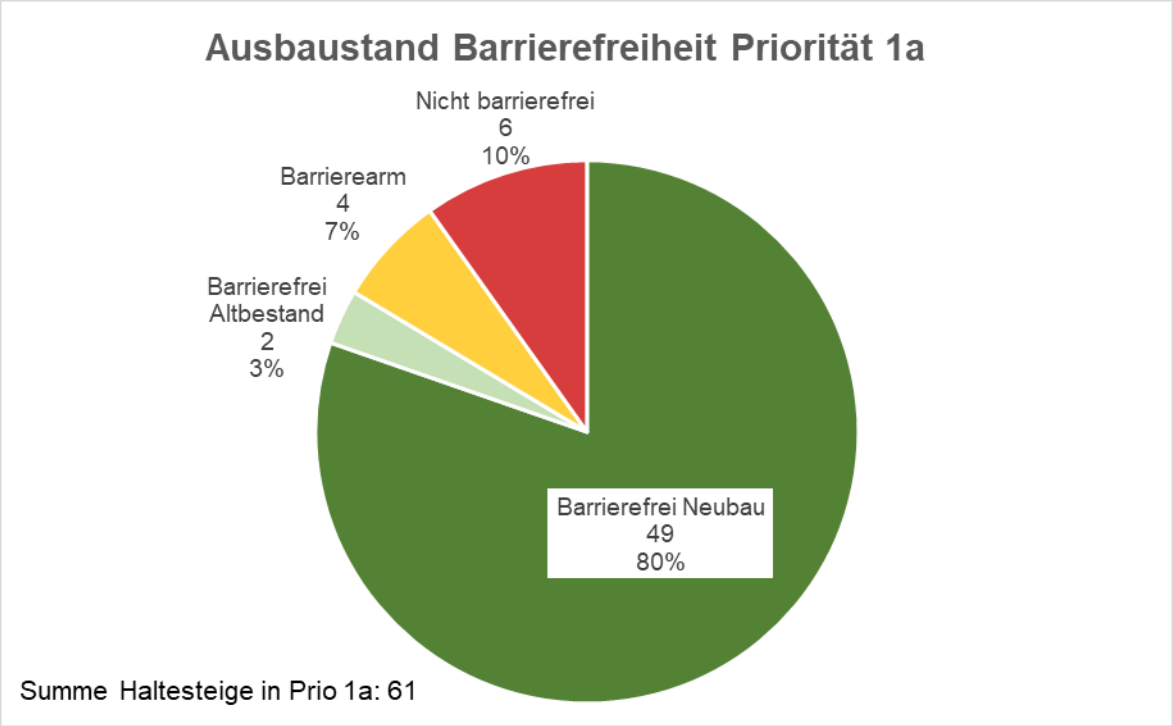


Abbildung 57: Ausbaustand Barrierefreiheit an Bushaltestellen der damaligen Priorität 1a[83]

Ein Überblick über den Ausbaustand aller Bussteige in der Stadt Nürnberg zeigt jedoch, dass noch immer ca. 60 % der Haltestellen nicht barrierefrei und lediglich ca. 20 % barrierefrei sind.

Die genauen Prozentzahlen mit Erhebungsstand Ende 2023 stellen sich wie folgt dar: Kategorie „nicht barrierefrei“ 58 %, „barrierefrei Neubau“ 16 %, „barrierefrei Altbestand“ 5 % und „barrierearm“ 21 % (vgl. untenstehende Kategorisierung).

[83] Eigene Erhebung des Verkehrsplanungsamtes, Erhebungsstand 12/23.

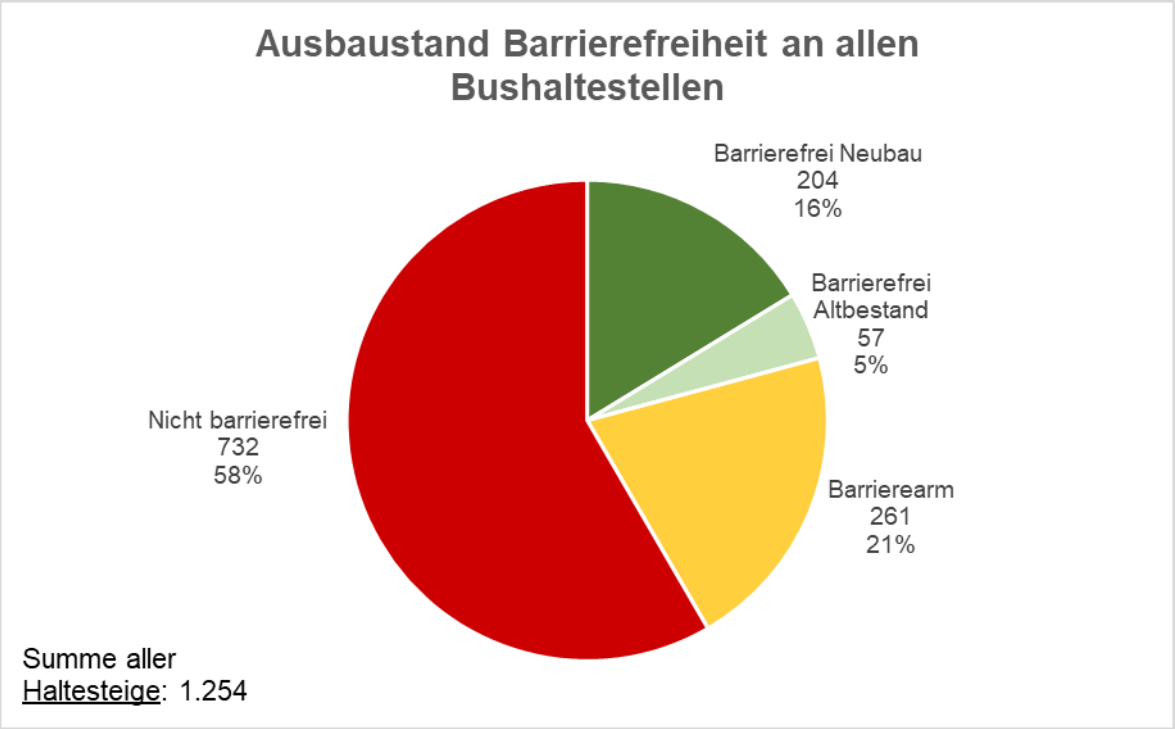


Abbildung 58: Ausbaustand Barrierefreiheit an allen Bussteigen der Stadt Nürnberg[84]

Die zuvor genannten Kategorien definieren sich folgendermaßen:

barrierefrei Neubau – *alle Fahrtrichtungen:*
- Blindenleitsystem vorhanden UND
- Bordsteinhöhe ≥ 16 cm bis < 20 cm UND Haltestellentiefe mind. 2,50 m ODER
- Bordsteinhöhe ≥ 20 cm UND Haltestellentiefe mind. 1,50 m

barrierefrei Altbestand – *alle Fahrtrichtungen*:
- Blindenleitsystem vorhanden UND
- Bordsteinhöhe ≥ 15 cm* bis < 16 cm UND Haltestellentiefe mind. 2,50 m

barrierearm – *Fahrtrichtungen teilweise umgebaut:*
- Blindenleitsystem vorhanden ODER
- Bordsteinhöhe mind. ≥ 16 cm* UND Haltestellentiefe mind. 2,50 cm

nicht barrierefrei – *alle Fahrtrichtungen:*
- kein Blindenleitsystem UND
- Bordsteinhöhe < 16 cm*

*Toleranz von 1 cm wird berücksichtigt

[84] Eigene Erhebung des Verkehrsplanungsamtes, Erhebungsstand 12/2023.

Nachdem die Bushaltestellen des Kommunalinvestitionsprogramms (KIP), die mit der Priorität 1a bezeichnet wurden, inzwischen zu 80 % (49 Haltesteige) komplett barrierefrei umgebaut wurden, steht eine Aktualisierung der Priorisierungslisten im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bevor. Lediglich 10 % aus der damaligen Kategorie 1a sind noch nicht barrierefrei, was sechs Haltesteigen entspricht.

Die weitere Vorgehensweise zum barrierefreien Ausbau des Nürnberger Bushaltestellennetzes ist im Maßnahmenkapitel 7.7.1 dargestellt, die neuen Priorisierungslisten können in Anlage 2 nachgelesen werden.

Straßenbahnhaltestellen - Klassifizierung und Ausbaustand

Die Zuständigkeiten für Planung und Bau von Straßenbahnhaltestellen und Gleisanlagen sind zwischen der Stadt Nürnberg, die Baulastträgerin und in der Regel auch Grundstückseigentümerin ist, sowie der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft als Eigentümerin eines Großteils der Gleisanlagen aufgeteilt. Planung und Bau erfolgen daher in enger Kooperation der Stadt Nürnberg mit dem Verkehrsunternehmen und werden bisher im Einzelfall geregelt. Die Planungen des VAG-Umbauprogramms erfolgen in der Regel durch das Verkehrsunternehmen. Bei Eingriffen in die städtische Bebauung erfolgt die Abstimmung und Vorplanung durch die Stadt. Die Zuständigkeit zur Durchführung von Plangenehmigungsverfahren erfolgt bisher im Einzelfall.

Beim Neubau bzw. barrierefreien Ausbau von Straßenbahnhaltestellen sind die Vorgaben aus den aktuellen DIN-Normen zu berücksichtigen. Grundsätzlich gelten die jeweils aktuellen Vorgaben zu den Regelbefestigungen des Servicebetriebs Öffentlicher Raum der Stadt Nürnberg (SÖR). Die Technische Aufsichtsbehörde und die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind bei den Planungen einzubeziehen.

Haltestellen, die von mehr als einer Linie bedient werden, verfügen über eine Außenansage, um das kommende Fahrzeug anzukündigen. Zudem sind die Haltestellen mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFIS) ausgerüstet. Per Knopfdruck kann sich der Fahrgast aktuelle Verkehrsinfos vorlesen lassen. Weiterhin sind alle Haltestellen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Sukzessive erfolgt die Umstellung auf das neue, weiße Blindenleitsystem.

Im Stadtgebiet Nürnberg befinden sich im Jahr 2024 158 Straßenbahnhaltesteige. Zum Zeitpunkt der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2017 existierten 155 Straßenbahnhaltesteige im Stadtgebiet, wovon 85 (entspricht 55 %) als barrierefrei eingeordnet wurden und 30 (20 %) als nicht barrierefrei. Die übrigen Haltesteige wurden als „barrierefrei Altbestand“ und als „barrierearm“ eingestuft. Die Einteilung in die Kategorien erfolgte anhand der folgenden Kriterien:

barrierefrei Neubau:
- Blindenleitsystem vorhanden UND
- Randsteinhöhe ≥ 25 cm UND horizontaler Spalt zwischen Fahrzeug und Randstein ≤ 10 cm an Tür 1 **und** an Tür 3 UND Haltestellentiefe ≥ 1,50 m (ohne Rampe) ODER
- Randsteinhöhe ≥ 16 cm und < 25 cm UND Haltestellentiefe ≥ 2,70 m (mit Rampe)

barrierefrei Altbestand:
- Blindenleitsystem vorhanden UND
- Randsteinhöhe ≥ 25 cm UND horizontaler Spalt zwischen Fahrzeug und Randstein ≤ 10 cm an mindestens einer Tür UND Haltestellentiefe ≥ 1,50 m (ohne Rampe)

barrierearm:
- Alle Bahnsteige, die teilweise die Kriterien von „barrierefrei" erfüllen und nicht „nicht barrierefrei" sind

nicht barrierefrei:
- kein Blindenleitsystem UND
- Ein- und Ausstieg auf Straßenniveau ODER Randsteinhöhe < 16 cm

Die Datenbasis ist eine VAG-Erhebung aus den Jahren 2014 und 2015.

Alle Straßenbahnhaltestellen wurden zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2017 mit einer Nutzwertanalyse betrachtet, vergleichbar der Prioritätenbildung der Bushaltestellen. Insgesamt neun Kriterien, die unter den Überbegriffen „Netzfunktion" und „Bautechnischer Zustand" eingeordnet werden können, wurden betrachtet (vgl. Abbildung 56 Anders als bei der Bewertung der Bussteige wurde das Kriterium der geographischen Bedeutung ausgelassen, da angenommen wird, dass alle Schienenverkehrsmittel eine hohe Netzfunktion haben, es würde also keine Rangfolge entstehen. Jedes der Kriterien konnte eine Erfüllungspunktzahl zwischen 0 und 50 erhalten. In einem zweiten Schritt wurde diese mit einem Gewichtungsfaktor des jeweiligen Kriteriums multipliziert. Dieser Wert lag zwischen eins und vier. Durch die anschließende Addition der gewichteten Punkte aller Kriterien ließ sich ein Nutzwert für jede Haltestelle errechnen. Maximal konnte so ein Nutzwert von 210 Punkten erzielt werden. Je höher der Nutzwert eines Haltesteigs ist, desto dringlicher ist ein barrierefreier Umbau. Die so entstandene Priorisierungsliste wurde anschließend noch im Hinblick auf die Kriterien Verfahrensstand, Finanzierung und VAG-Gleisbauprogramm betrachtet. Insbesondere die nicht barrierefreien Haltestellen erhielten so eine hohe Priorität.

Im Zuge der Betriebsgenehmigung für das neue Niederflurfahrzeug „Avenio" (GTA8) wurde die Erstellung eines räumlichen und zeitlichen Konzepts für den komplett barrierefreien Ausbau der Nürnberger Straßenbahnhaltestellen erforderlich. Hierzu hat die VAG die bereits geplanten Baumaßnahmen des VAG-Gleisbauprogramms und die im Zuge der Inbetriebnahme der GTA8 notwendigen Baumaßnahmen zusammengeführt. Bei allen bereits geplanten Baumaßnahmen wird auch die Notwendigkeit weiterer Anpassungen geprüft. In der Umsetzung ist immer noch eine Abstimmung zwischen SÖR und VAG erforderlich. Das Bauprogramm sieht eine Umsetzung aller erforderlichen Maßnahmen bis 2030 vor.

Wie mit der neuerlichen Priorisierung des Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur fortgefahren wird, ist in (Kap. 7.7.2 nachzulesen).

U-Bahnhöfe

Im Stadtgebiet Nürnberg befinden sich 43 U-Bahnhöfe. Die Stadt ist Baulastträgerin und Eigentümerin der Bahnhöfe und damit auch für die Planung und Realisierung von Neubauten bzw. barrierefreien Ausbaumaßnahmen zuständig. Bei Genehmigungsverfahren werden Zuständigkeiten und Kostenteilung im U-Bahn-Bau-Vertrag der Stadt Nürnberg mit der Städtischen Werke Nürnberg GmbH, in ergänzenden Zusatzvereinbarungen und im U-Bahn-Pachtvertrag bestimmt. In enger Kooperation zwischen Stadt und dem Verkehrsunternehmen werden Bauarbeiten geplant und durchgeführt.

Für U-Bahnanlagen gilt der Musterplan U3 – BA 236.001.11 „Barrierefreiheit und Bodenindikatoren“ vom 17.04.2013, in dem Standards für die Ausstattung der Aufzüge und die Bahnsteigebene definiert werden. Der Musterplan wurde vom U-Bahnbauamt in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden in Nürnberg erarbeitet. Den geringfügigen Abweichungen zu den einschlägigen Normen haben die Behindertenverbände zugestimmt. Die Regierung von Mittelfranken hat als Technische Aufsichtsbehörde den Musterplan nach § 60 (3) BOStrab am 26.11.2013 genehmigt. Im Neubau werden diese Standards unmittelbar umgesetzt, im Bestand werden sie bei Umbaumaßnahmen je nach technischer Möglichkeit umgesetzt.

Darüber hinaus wurde für die U-Bahnhöfe ein Standard für die Gestaltung des Wegeleitsystems (StyleGuide des ÖPNV-Leitsystems in Nürnberg) entwickelt. Die verschiedenen Elemente des Leitsystems wie typographische Gestaltungselemente, Einsatz von Farben, Anordnung der Informationen, intuitive Erfassbarkeit, etc. berücksichtigen die unterschiedlichen Anforderungen von mobilitätseingeschränkten und wahrnehmungsreduzierten Menschen. Im Rahmen von notwendigen Sanierungs- und Revitalisierungsmaßnahmen erfolgt an den Bestandsbahnhöfen eine sukzessive Umsetzung[85]. So besitzen bspw. viele Treppengeländer der U-Bahnhaltestellen taktile Handlaufbeschriftungen (Braille- und Pyramidenschrift), alle Bahnhöfe sind mit Blindenleitstreifen ausgestattet, die Wegeleitung ist möglichst kontrastreich und mit speziellen blendfreien Folien ausgestaltet. Zudem gibt es Durchsagen und DFIS-Anzeiger, die alle relevanten Meldungen optisch und akustisch weitergeben. Außerdem sind alle U-Bahnhöfe mit einem Aufzug ausgestattet.

Die in den genannten Leitfäden, Regelbefestigungen, Musterplänen, etc. definierten Mindeststandards sollten kontinuierlich weiterentwickelt werden. Dies erscheint vor dem Hintergrund sich ändernder Erfahrungswerte, Normen und Regelungen zur Barrierefreiheit erforderlich.

Klassifizierung und Ausbaustand

Bis auf die drei U-Bahnhöfe Messe, Scharfreiterring und Langwasser Nord sind alle Bahnhöfe barrierefrei. Diese drei sind barrierearm, da sie über Brückenbauwerke erschlossen werden, die in Teilen eine Längsneigung aufweisen, die über 6 % liegt. Die

[85] vgl. Bericht im Stadtplanungsausschuss vom 09.06.2016 „Weiterführung des Konzeptes zur Revitalisierung der U-Bahnhöfe in Nürnberg“.

Erneuerung dieser Brücken und ihrer Rampen wäre nur durch einen unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich. Aus diesem Grund wird eine Erneuerung erst dann erfolgen, wenn die Lebensdauer der Brücken erreicht wurde.

Auch die Aufzüge in den U-Bahnhöfen spielen eine entscheidende Rolle in Bezug auf die Barrierefreiheit. Zum Zeitpunkt des Einbaus verfügten sie alle über eine normgerechte Ausstattung. Sofern sich Normen ändern sollten, findet standardmäßig keine Anpassung aller Bestandsaufzüge statt. Davon ausgenommen sind technische Anforderungen, deren Nichteinhaltung zwangsläufig zu einer Außerbetriebnahme führen würde.

Im Rahmen des Aufzugserneuerungsprogramms wurden bis zum Jahr 2020 alle in den U-Bahnhöfen vorhandenen Aufzüge gemäß den damals geltenden Normen ausgestattet bzw. erneuert. Ab dem Jahr 2021 werden pro Jahr ca. ein bis zwei Aufzüge bedarfsorientiert nach den jeweils aktuellen Normen erneuert.

An den Oberflächen der U-Bahnhöfe fehlen teilweise noch Blindenleitsysteme, die zu den Treppenaufgängen hinführen. Ansonsten besteht keine Notwendigkeit, weitere Maßnahmen an den U-Bahnhöfen einzuleiten.

Die 43 im Stadtgebiet befindlichen U-Bahnhöfe werden folgendermaßen klassifiziert und sind in darauf folgender Abbildung 59 dargestellt:

barrierefrei Neubau:
- mind. ein barrierefreier Zugang von der Straßenebene zur Bahnsteigebene durch einen normgerecht ausgestatteten Aufzug UND
- Bahnsteigebene ist gemäß Musterplan U3 – BA 236.001.11 ausgestattet

barrierefrei Altbestand:
- mind. ein barrierefreier Zugang durch einen Aufzug UND
- Blindenleiteinrichtungen entlang der Bahnsteigkante auf der Bahnsteigebene UND
- Einstiegsfelder in den Abmessungen 90 cm x 60 cm UND
- Stufenkantenmarkierungen am Beginn und am Ende eines Treppenlaufs (Kontraststreifen)

barrierearm:
- *Ausstattung vgl. Standard barrierefrei Altbestand*
- U-Bahnhof über Brückenbauwerk mit in Teilen Längsneigung von > 6% erschlossen

Beschlusslage

Die Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus wird zeitnah zum Beschluss vorgelegt.

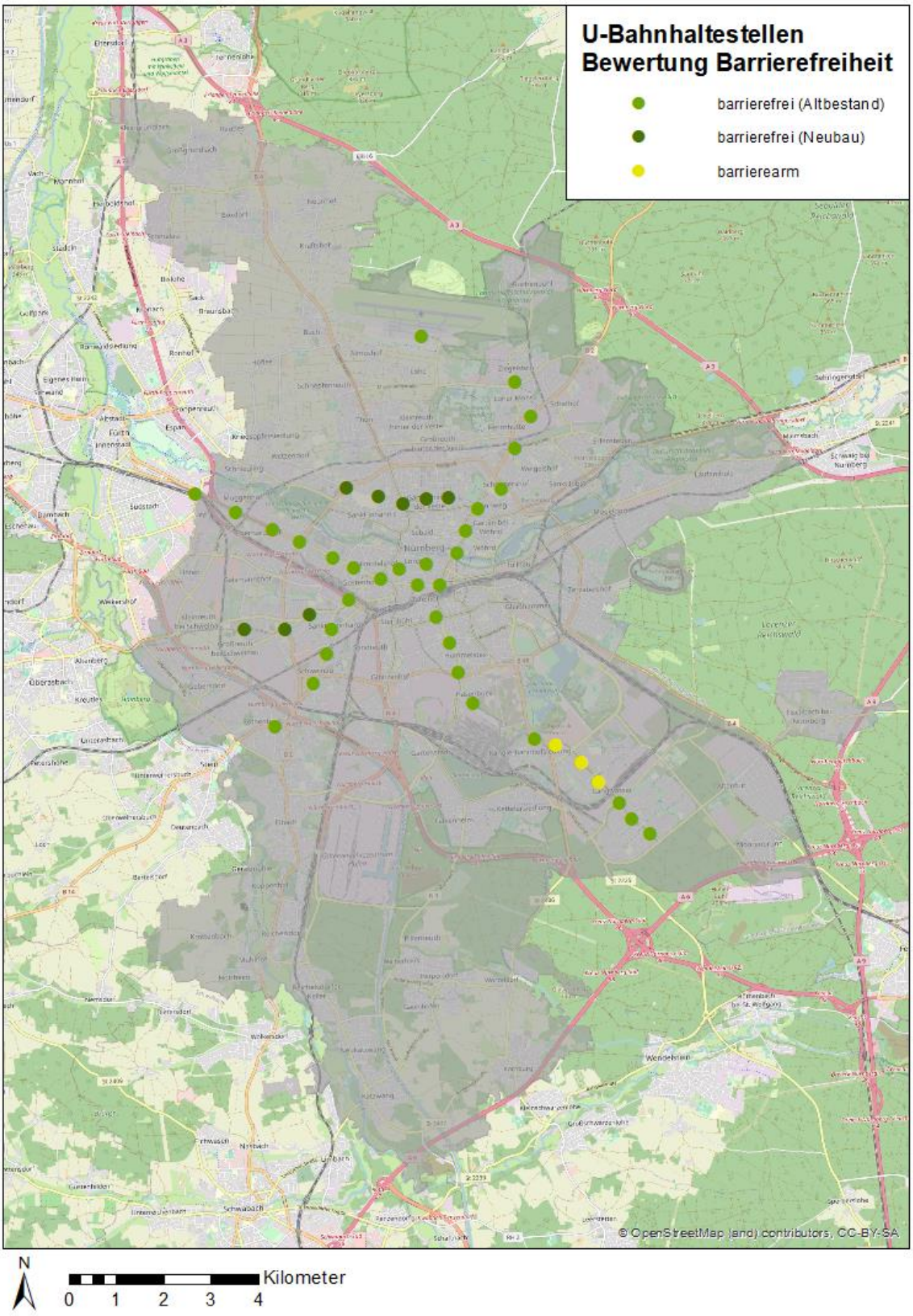


Abbildung 59: U-Bahnhaltestellen - Bewertung Barrierefreiheit

R-und S-Bahnen (nachrichtlich)

Die Herstellung der Barrierefreiheit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), also auch für die im Stadtgebiet Nürnberg verkehrenden R- und S-Bahnen, fällt in den Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern. Planung und Leistungsbestellung/-kontrolle erfolgen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen an den Bahnhöfen ist vor Ort die zum 27.12.2023 neu gegründete DB InfraGO AG zuständig.

Auch im Sektor des SPNV ist das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Bahnsteig entscheidend bei der Herstellung der Barrierefreiheit. Um den barrierefreien Zustieg zu den S-Bahnen gewährleisten zu können, sollen die Bahnsteighöhen der S-Bahn Nürnberg auf 76 cm vereinheitlicht werden. Bisher kommen hier die Höhen 76 cm, 85 cm oder 90 cm ab Schienenoberkante vor. Die neuen S-Bahnfahrzeuge sind mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm kompatibel. Bis die Vereinheitlichung aller Steige abgeschlossen ist, wird der Einstieg in die neuen S-Bahnfahrzeuge tiefer liegen.



Abbildung 60: Barrierefreier Ausbau Verkehrsstationen S-Bahn Nürnberg.[86]

Der Stand der Barrierefreiheit wurde zuletzt 2022 erfasst und die gebildeten Kategorien definieren sich laut BEG wie in Abbildung 60 dargestellt. Damit ist eine Mehrzahl der Haltestellen barrierefrei erschlossen (gelbe Kategorie).

Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten Hilfe beim Ein- und Ausstieg, sofern die entsprechende Reiseverbindung dafür geeignet ist und eine überbrückbare Einstiegshöhe im jeweiligen Nahverkehrszug vorhanden ist. Die Fahrt sollte bis um 20 Uhr des Vortags

[86]Quelle: DB Station&Service AG Regionalbereich Süd, 10.12.2023.

telefonisch (030 – 65 21 28 88) oder via Onlineformular bei der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) gemeldet werden.

Diese Voranmeldung ist gewünscht und sinnvoll, dennoch sollten auch Personen mit einer Behinderung spontan mit der Bahn fahren können. Im Nahverkehr ist dies immer häufiger möglich, da vermehrt barrierefreie Fahrzeuge mit mobilen, fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen eingesetzt werden. Dies ist möglich, wenn ein Zug der DB Regio Bayern, der S-Bahn Nürnberg oder der S-Bahn München genutzt wird, der Ein- und Ausstieg in den Zug mit Einstiegshilfe möglich ist und die Ein- und Ausstiegsstation ohne örtliches Servicepersonal barrierefrei erreichbar ist.

5.6. Kundenservice

Der Kundenservice hat einen starken Einfluss auf die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden des ÖPNV. Kennzahlen zum Kundenservice werden vom Verkehrsunternehmen im Wesentlichen in einem jährlich erscheinenden Dienstleistungsbericht erhoben und ausgewertet.

5.6.1. Kundenzufriedenheit

Seit 2012 werden von der VAG Zufriedenheitswerte zu 34 Merkmalen abgefragt. In Abbildung 61 ist die Zufriedenheit als Mittelwert aller Merkmale seit 2012 graphisch dargestellt. Hiernach steigt die Kundenzufriedenheit von 2015 bis 2019 kontinuierlich an. Seit 2020/2021 ist die Zufriedenheit leicht abfallend. Dies kann unter anderem an der Hinzunahme von vier weiteren Merkmalen in diesem Zeitraum liegen. Diese sind „Weg zwischen Ausgangsort/Ziel und Haltestelle“ und „Verhalten anderer Fahrgäste“. Außerdem wurde das Merkmal „Verhalten des Personals“ in die drei Merkmale „Serviceorientierung des Fahrpersonals“, „Serviceorientierung des Verkaufs- und Auskunftspersonals“ und „Online-Service-Angebot des ÖPNV“ unterteilt.



Abbildung 61: Kundenzufriedenheit Mittelwert aller Merkmale[87]

[87] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2022.

Für die Auswertung der Kennzahlen im Dienstleistungsbericht werden die abgefragten Merkmale zu Merkmalsgruppen zusammengefasst. In Abbildung 62 ist der Zufriedenheitsindex der Merkmalsgruppen im zeitlichen Verlauf seit 2012 abgebildet. Hierbei ist ein leichter Rückgang der Kundenzufriedenheit zum Jahr 2022 bei der Gruppe „Fahrzeit/Zuverlässigkeit“, „Komfort“, „Angebot“, „Persönliche Sicherheit“ und „Information“ festzustellen. Die Merkmalsgruppen „Service“ und „Fahrkarten“ haben sich positiv entwickelt. Die höchste Bewertung erzielte erneut die Merkmalsgruppe Fahrzeit/Zuverlässigkeit. Am schlechtesten wurde die Merkmalsgruppe „Fahrkarten“ bewertet.

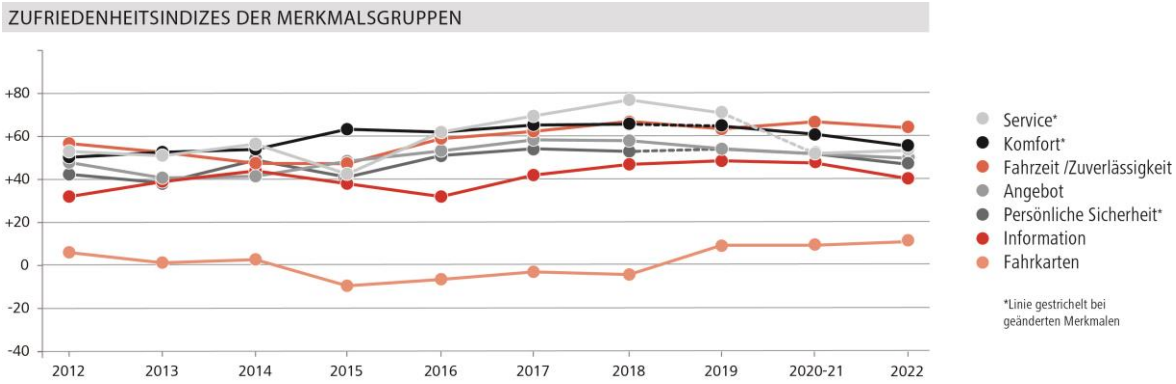


Abbildung 62: Zufriedenheitsindex der Merkmalsgruppen[88]

5.6.2. Personal

Durch eine Qualitätsbewertung von Testkunden konnten im Dienstleistungsbericht der VAG 2023 Bewertungen für Mitarbeitende im Fahrdienst, für Fahrzeuge und für Haltestellen ausgewertet werden.

Das Fahrpersonal besitzt im Betrieb den meisten Kundenkontakt. Es repräsentiert somit das Verkehrsunternehmen und den ÖPNV in der Stadt Nürnberg nach außen. In Abbildung 63 ist die Gesamtbewertung der Mitarbeitenden im Fahrdienst abgebildet. Das Fahrpersonal der verschiedenen Verkehrsmittel erzielte in 2023 wie in den Vorjahren hohe Werte zwischen 91 und 100 %. Die Bewertung der einzelnen Kategorien im Rahmen der Gesamtbewertung ergibt folgende Werte:

- Erscheinungsbild: 95 % - 100 %
- Servicebereitschaft: 60 % - 97 %
- Fahrweise und Anschluss: 95 % - 100 %
- Fahrgastwechsel: 98 % - 100 %

[88] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2022.

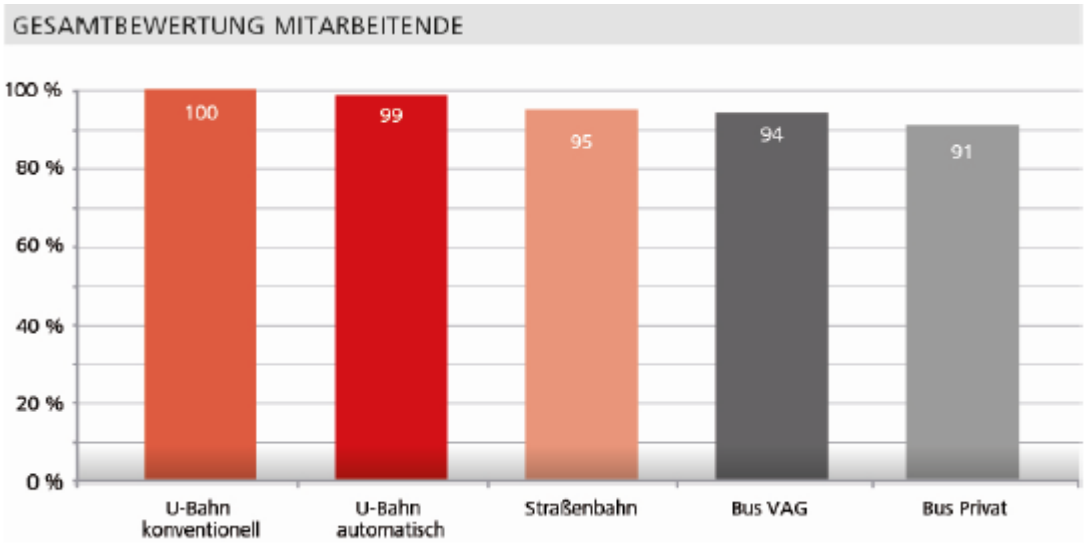


Abbildung 63: Gesamtbewertung Mitarbeitende[89]

5.6.3. Fahrzeuge & Haltestellen

Die Kundenzufriedenheit für Fahrzeuge und Haltestellen wurde wie auch schon in Kapitel 5.6.1 durch Testkundinnen und -kunden ermittelt.

Die Gesamtzufriedenheit mit den Fahrzeugen der U-Bahn konventionell (Linie U1) konnte in den letzten Jahren (seit 2020) um elf Prozentpunkte auf 94 % gesteigert werden. Dies ist die Folge aus der Umstellung der alten DT1- und DT2-Fahrzeuge auf die modernen G1-Fahrzeuge auf der U-Bahnlinie U1. Die Straßenbahnfahrzeuge erfuhren in den letzten drei Jahren auch eine Verbesserung der Zufriedenheit von 88 % auf 94 %. Die automatische U-Bahn fällt in 2023 leicht ab auf 88 %. Bus VAG und Bus privat steigerten mit 92 % und 93 % ihre Zufriedenheitswerte in den letzten Jahren. In den einzelnen Kategorien wurden folgende Werte erreicht:

- Fahrgastinformation: 98 % - 99 %
- Fahrzeugtechnik: 97 % - 99 %
- Äußeres Erscheinungsbild: 87 % - 94 %
- Inneres Erscheinungsbild: 84 % - 93 %

[89] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

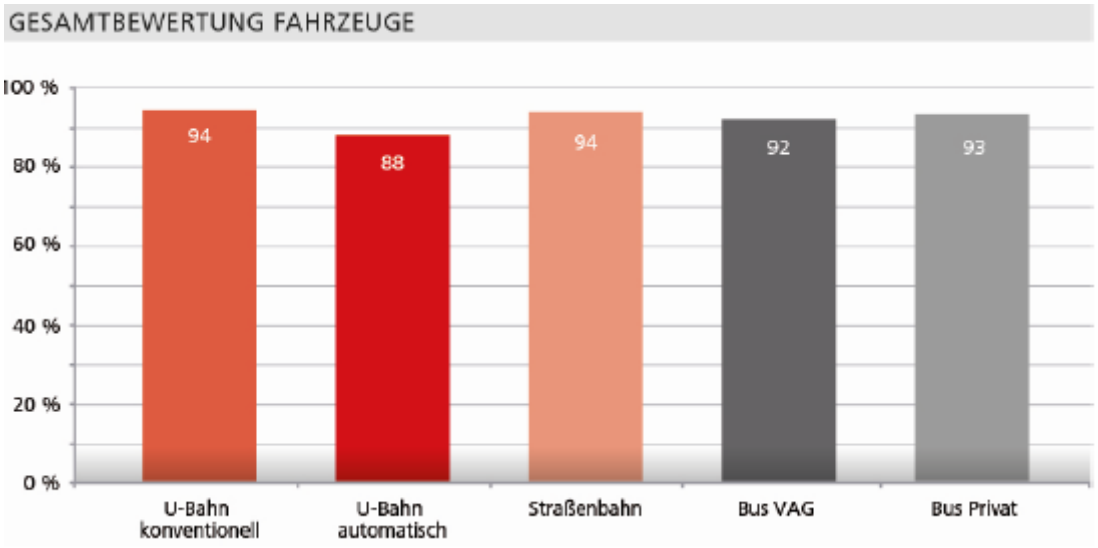


Abbildung 64: Gesamtbewertung Fahrzeuge[90]

Die Gesamtbewertungen der Haltestellen für die drei Verkehrssysteme U-Bahn, Straßenbahn und Bus, welche in Abbildung 65 zu sehen ist, fällt ähnlich wie die Bewertung der Fahrzeuge aus. Die Sparte Bus wurde mit 89 %, Straßenbahn mit 91 % und U-Bahn mit 90 % bewertet. Im Vergleich zur Vorjahresbefragung bleiben die Werte auf ähnlichem Niveau. In den einzelnen Kategorien konnten folgende Werte erreicht werden:

- Fahrgastinformation: 97 % - 99 %
- Beleuchtung U-Bahnhöfe: 95 % - 96 %
- Technische Einrichtungen: 88 %
- Verkaufsautomaten: 86 % - 88 %
- Erscheinungsbild: 85 % - 89 %

[90] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

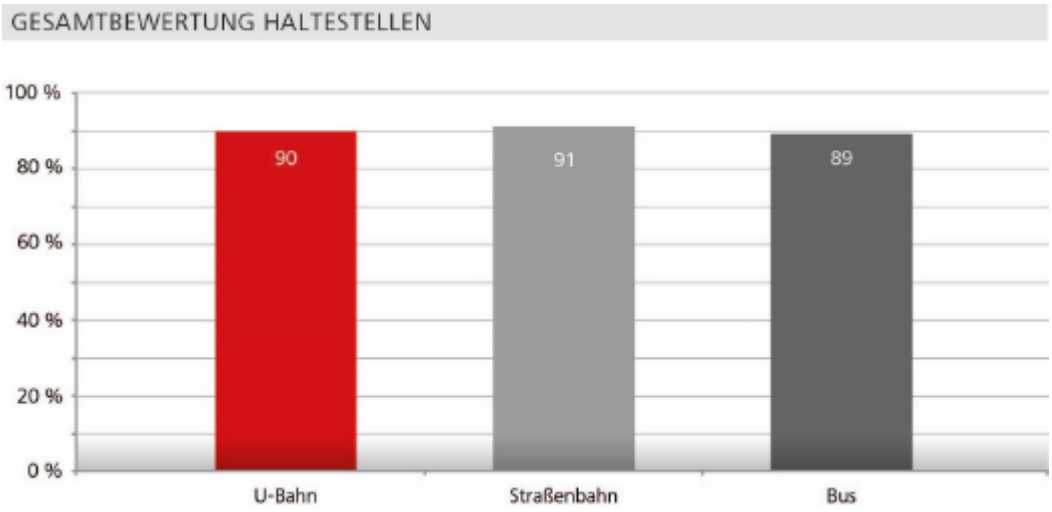


Abbildung 65: Gesamtbewertung Haltestellen[91]

5.6.4. Umweltstandards & Nachhaltigkeit

Im Folgenden werden die Herangehensweisen der Gebietskörperschaften / Verkehrsunternehmen, die auf Nürnberger Stadtgebiet ÖPNV-Leistungen anbieten und der Stadt Nürnberg zu diesem Thema Auskunft gegeben haben, bezüglich der Einführung von emissionsfreien Verkehrsmitteln beschrieben.

Stadt Nürnberg / VAG

Die VAG beschafft seit dem Jahr 2021 ausschließlich emissionsfreie Elektrobusse. Bis zum Jahresende 2023 wurden die 46 Busse des zweiten Teils aus dem Förderprojekt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz ausgeliefert und in Betrieb genommen, sodass ab Anfang des Jahres 2023 92 emissionsfreie E-Busse im Linienbetrieb eingesetzt werden, was etwa 45 % des Fuhrparks entspricht.

In einem zweiten großen Förderprojekt vom Bundesministerium für digitales und Verkehr hat die VAG für die Beschaffungsjahre 2024 und 2025 einen weiteren Zuschlag für 52 E-Busse erhalten, sodass die E-Busflotte zum Jahresbeginn 2026 bereits 144 Busse umfasst und somit einen Anteil am gesamten Busfuhrpark von 70 % einnimmt.

Die weiteren Beschaffungen stehen noch unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Umsetzbarkeit, also vor allem der zu gewinnenden Fördermittel. Das Ziel ist aber klar formuliert und fordert die Umstellung des gesamten Fuhrparks auf E-Busse. Eventuelle Erweiterungen des Fuhrparks werden ebenfalls als E-Busse umgesetzt, sofern es wirtschaftlich darstellbar ist.

Stadt Schwabach / Stadtverkehr Schwabach

Eine E-Busstrategie gibt es in Schwabach derzeit nicht. Allerdings ist das Thema im Nahverkehrsplan der Stadt Schwabach folgendermaßen beschrieben: „Bezugnehmend auf

[91] Quelle: Dienstleistungsbericht der VAG 2023.

die Regelung der Clean Vehicles Directive (CVD) ist die den Stadtverkehr bedienende Flotte zukünftig mindestens zu 25% mit Diesel-Hybrid-Antrieb sowie mindestens zu weiteren 25% mit Elektroantrieb auszustatten.“[92]

Stadt Erlangen / ESTW

Die ESTW, die die Verkehrsleistungen in der Stadt Erlangen erbringen, befinden sich in der Vorbereitung der Vergabe einer Machbarkeitsstudie. Diese soll Aufschlüsse über den Einsatz zukünftiger Antriebstechnologien geben. Ergebnisse dieser Studie sind erst nach Veröffentlichung dieser Nahverkehrsfortschreibung absehbar. Ob letztendlich ein batterieelektrischer Antrieb oder der E-Antrieb, welcher durch Wasserstoffbrennstoffzellen betrieben wird, zum Einsatz kommen wird, ist noch nicht abschließend geklärt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 startete die erste E-Buslinie, die Linie 299 „CityLinie“. Diese Linie wird mit elektrisch betriebenen Midibussen bedient.

Landkreis Fürth

Auch im Landkreis Fürth läuft derzeit eine Studie zur Einführung von E-Bussen. Diese soll erste Hinweise auf eine Umgestaltung der Antriebsarten hin zu emissionsarmen Fahrzeugen geben. Da es im Landkreis keinen zentralen Betriebshof gibt, wird auch eine Umsetzung einer zentralen Ladeeinrichtung, wie es sie auf dem Betriebshof der VAG gibt, schwierig. Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich nach der Veröffentlichung dieser Nahverkehrsfortschreibung folgen.

5.6.5. Intermodalität

Ziel in Bezug auf das Thema der Intermodalität ist es, die Verkehrsmittel Busse/Bahnen, Carsharing, Fahrradverleih so miteinander zu verknüpfen, dass für die Verkehrsteilnehmenden eine situationsbezogene Nutzung des für den jeweiligen Fahrtzweck und das jeweilige Fahrtziel sinnvollsten Verkehrsmittels problemlos und bequem möglich ist. Um eine stärkere Verschränkung zu erreichen, sind die jeweiligen Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln möglichst nutzerorientiert und niedrigschwellig zu gestalten.

Dies lässt sich erreichen, wenn ein unternehmens- bzw. anbieterunabhängiger Zugang zum Mobilitätsangebot realisiert wird. Die Umsetzung erfordert somit eine enge Kooperation zwischen den verschiedenen im Stadtgebiet agierenden Verkehrsdienstleistern wie den Verkehrsbetrieben, der Sharegroup GmbH, der DB AG, der Taxizentrale, etc. und auch der Stadt Nürnberg.

[92] Nahverkehrsplan der Stadt Schwabach 2022.

NürnbergMOBIL App

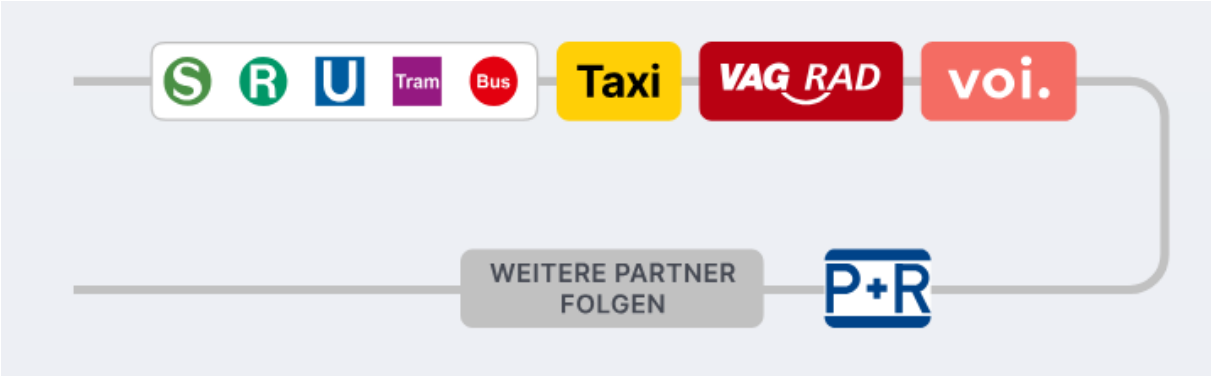


Abbildung 66: In der NürnbergMOBIL App nutzbare Angebote[93]

Eine Integration in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes wurde inzwischen durch die VAG über die „NürnbergMOBIL“-App (NüMo-App) geschaffen. Ziel ist es, alle Fortbewegungsmöglichkeiten in der Region in einer App zu bündeln. Zum Stand Oktober 2024 können in der App die Angebote des ÖPNV, der Taxizentrale, VAG_Rad und Lastenrad sowie E-Scooter der Firma voi. genutzt werden. Als nächstes werden Park&Ride-Parkplätze hinzukommen, weitere Partner sollen künftig noch folgen.[94]

	Ziel
NürnbergMOBIL App	Ziel ist es, den Fahrgästen den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, dazu sollen alle Fortbewegungsmöglichkeiten der Region in einer App gebündelt werden.

Park & Ride

Ein Baustein einer intermodalen Verkehrsmittelnutzung ist die Kombination von privaten Pkw und öffentlichen Verkehrsmitteln in Form von klassischem Park & Ride. Es ist insbesondere dort sinnvoll, wo keine attraktiven öffentlichen Buszubringer zu schnellen Schienenverkehrsmitteln bestehen. Park & Ride-Anlagen mit ausreichend Stellplätzen sind deshalb an Endhaltestellen von Straßen-, U- und S-/R-Bahnen am Stadtrand bzw. an stark belasteten Einfallstraßen vorzuhalten. Park & Ride-Anlagen innerhalb eines Radius von ca. 8 km um das Zentrum herum sind als volkswirtschaftlich kritisch zu bewerten. Zurzeit liegen mehrere Park & Ride-Anlagen der Stadt mit rd. 4 km Entfernung zum Zentrum deutlich zu nahe an der Innenstadt.

Insgesamt gibt es derzeit zehn Park & Ride-Anlagen im Stadtgebiet Nürnberg mit einer Kapazität von über 1.000 Parkplätzen.

Planungsgrundlage für den Ausbau bildet das Park & Ride-Konzept der Stadt Nürnberg. Da allerdings die Flächen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen von leistungsfähigen

[93] https://nuernbergmobil.de, abgerufen am 09.10.2024.
[94] https://www.nuernbergmobil.de/#features, abgerufen am 07.07.2023.

Schienenverkehrsmitteln zu wertvoll und auch für höherwertige Nutzungen sehr gut geeignet sind, können Park & Ride-Stellplätze auch in Zukunft nur in begrenzter Anzahl angeboten werden. Voraussetzung für das kostenlose Parken auf einem Park & Ride-Platz ist eine gültige Fahrkarte.

	Ziel
Park & Ride	Park & Ride-Anlagen sind an Endhaltepunkten von Straßen-, U- und S-/R-Bahnen am Stadtrand (mind. 8 km Entfernung zum Zentrum) als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Dabei sind Aspekte der Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz zu berücksichtigen. Die Nutzung von Park & Ride-Plätzen ist auch zukünftig an die Nutzung des ÖPNV zu koppeln. Eine Kostenbeteiligung der Nutzer ist zu prüfen.

Carsharing

Eine andere Form der Kombination von Pkw-Fahrten und öffentlichen Verkehrsmitteln stellt das Carsharing dar. Da ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug derzeit durchschnittlich bis zu 17 private Kraftfahrzeuge ersetzen kann und zur stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln führt, unterstützt die Stadt Nürnberg den Aufbau stationsgebundener Carsharing-Systeme.

Im Oktober 2016 wurden deshalb in einer ersten Ausbaustufe acht Mobilitätsstationen nach Bremer Vorbild eingerichtet, die die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung zum Ziel haben. Diese ersten Stationen befinden sich an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und bestehen aus Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, einer VAG_Rad-Station und Radabstellplätzen für private Fahrräder (Bike & Ride). An Mobilitätsstationen wird die Nutzung von Bussen oder Bahnen mit Carsharing und dem Radverkehr verknüpft. Im Rahmen der zweiten und dritten Ausbaustufe 2018 und 2023 kamen weitere 70 Carsharing-Standorte im öffentlichen Raum dazu. Ziel ist es mittlerweile vor allem, Carsharing in den Wohngebieten auszubauen, sodass möglichst kurze Wege zum nächsten Carsharing-Standort bestehen. Auch die Stadtteile außerhalb der Kernstadt sollen zunehmend mit Mobilitätsstationen ausgestattet werden. Bis 2025 wird es 104 Mobilitätsstationen im Stadtgebiet geben.

Die regelmäßige Nutzerbefragung von Carsharing-Kunden in Nürnberg zeigt, dass über 70 % der Kundinnen und Kunden keinen privaten Pkw im Haushalt zur Verfügung haben und ihre täglichen Wege überwiegend mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und zu Fuß erledigen. Ebenso haben fast 75 % der Befragten ein Abo für die öffentlichen Verkehrsmittel (Monats- und Jahreskarten, Deutschland-Ticket, Bahncard). Da Carsharing-Kunden in der Regel auch Nutzende der öffentlichen Nahverkehrsmittel sind, ist die Schaffung einer nutzerorientierten Schnittstelle zur Buchung von Carsharing-Fahrzeugen und Fahrkarten für den ÖPNV zielführend. Ein erster Schritt ist die Kooperation zwischen dem Verkehrsbetrieb und den in Nürnberg agierenden Carsharing-Anbietern Sharegroup GmbH

und book-n-drive. Hierbei erhalten Abokunden Vergünstigungen beim Carsharing[95]. Perspektivisch ist geplant, die Kooperation weiter zu intensivieren, indem beispielsweise eine Integration in die NüMo-App inklusive Buchungsmöglichkeit angeboten oder gemeinsames Marketing betrieben wird.

	Ziel
Carsharing	Carsharing wird weiterhin aktiv von der Stadt Nürnberg gefördert, beispielsweise durch die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Die Kooperation von Verkehrsbetrieb und Carsharing-Anbietern sollte weitergeführt und nach Möglichkeit intensiviert werden. Eine nutzerorientierte Schnittstelle für Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild und Marketing ist wünschenswert. Eine Integration in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes ist anzustreben.

Bike & Ride

Bike & Ride-Anlagen sind wichtige Ergänzungen an allen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Im Gegensatz zu Park & Ride-Stellplätzen sind Bike & Ride-Anlagen auch in Innenstadtnähe sinnvoll, da sie zu einer Vermeidung von kurzen Kfz-Fahrten und zu einem zügigen und somit attraktiveren Netzzugang beitragen. Die Anzahl und Ausstattung der Abstellplätze ist an unterschiedliche Faktoren gekoppelt, wie z.B. die Entfernung zu Wohngebieten, Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen, die Ein- und Aussteigerzahlen an der entsprechenden Haltestelle sowie an die Art des Verkehrsmittels. Um kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sind Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Zugänge zu den Haltestellen vorzuhalten. An U-Bahnstationen und Umsteigeknotenpunkten sollten in unmittelbarer Nähe überdachte Radabstellanlagen in ausreichender Zahl vorhanden sein.

Derzeit existieren an U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen in Nürnberg rund 2.400 Fahrradständer (exklusive Hauptbahnhof) für über 4.000 Fahrräder im Eigentum der Stadt Nürnberg. Ferner gibt es ca. 790 meist überdachte Bike & Ride-Anlagen an S- bzw. R-Bahnhaltepunkten im Eigentum der Bahn.

Am Südausgang des Hauptbahnhofs Nürnberg wurde mit dem sogenannten Fahrradspeicher ein großes Fahrradparkhaus errichtet. Die Eröffnung fand im Jahr 2020 statt. Dort finden 400 Fahrräder Platz, es wurden auch Flächen für Lastenräder, Liegefahrräder und Fahrräder mit Anhängern eingeplant. Weiterhin finden sich dort Schließfächer zur Unterbringung von Fahrradutensilien. Es können Tages-, Monats- und Jahrestickets erworben werden. Betreiberin ist die VAG.

Bei Bedarf sollten bestehende Anlagen ausgebaut oder zusätzliche Abstellmöglichkeiten angelegt werden. Die Stadt Nürnberg unterhält und betreibt die Abstellanlagen. Eine

[95] https://www.vag.de/mobilitaet-fuer-alle/unterwegs-mit-dem-fahrrad-auto/carsharing, abgerufen am 07.07.2023.

jährliche Überprüfung der Auslastung der Bike & Ride-Anlagen ist von den Verkehrsunternehmen durchzuführen und der Aufgabenträgerin in geeigneter digitaler Form zu übergeben.

	Ziel
Bike & Ride	Bike & Ride-Anlagen sind als wichtige Ergänzung zum ÖPNV weiter zu fördern. Die Verkehrsunternehmen sollten sich am Aufbau der Anlagen beteiligen. Eine jährliche Überprüfung der Auslastung der bestehenden Anlagen an Haltestellen ist von den Verkehrsunternehmen durchzuführen.

Fahrradmitnahme

Auch die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln trägt zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung bei. Dieses Angebot sollte möglichst während der gesamten Betriebszeit in allen Bussen und Bahnen bestehen. Die Vorhaltung von freien Flächen in den Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs steht allerdings in Konkurrenz zu den regulären Nutzungsansprüchen der Beförderung von Personen und ist dem nachrangig. Insbesondere in Zeiten mit hohem Fahrgastaufkommen (z. B. Berufs- und Schülerverkehr, Großveranstaltungen) besteht daher kein Anspruch auf Fahrradmitnahme bzw. kann nicht mit der Mitnahme gerechnet werden.

	Ziel
Fahrradmitnahme	Eine Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sollte nach Möglichkeit während der gesamten Betriebszeit ermöglicht werden.

Fahrradverleih

Das Fahrrad bildet eine ideale Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr. Interessant ist die Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel vor allem dann, wenn für den Weg zu oder von einer Haltestelle bzw. zu einem Umsteigeknotenpunkt des ÖPNV auf der sogenannten letzten Meile von der Haltestelle zum Ziel keine direkte ÖV-Verbindung oder zu lange Umsteigezeiten bestehen. Darüber hinaus gibt es Wege, die zum Fahrradfahren als zu lange empfunden werden und deshalb eine Teilstrecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird. In diesen Fällen stellt ein gut funktionierendes öffentliches Fahrradverleihsystem, das über ein dichtes Netz an Verleihstationen an Haltestellen des ÖPNV verfügt, eine sehr gute Alternative zur Fahrradmitnahme und eine attraktive Ergänzung des Mobilitätsangebotes dar.

Die Stadt Nürnberg erachtet ein Fahrradverleihsystem als bedeutendes Element der Mobilität in der Stadt und die Schaffung einer niedrigschwelligen Schnittstelle zum ÖPNV ist dringend geboten. Mit dem VAG_Rad gibt es im Stadtgebiet Nürnberg seit dem Jahr 2019 ein Fahrradverleihsystem des Verkehrsbetriebs, der mit der Firma Nextbike by TIER kooperiert. Damit löste das VAG_Rad den Vorgänger NorisBike ab.

Im gesamten Stadtgebiet Nürnberg stehen rd. 2.000 Fahrräder an insgesamt 52 Stationen und in der sog. „Flexzone“ innerhalb des B4R-Rings zur Verfügung. Inzwischen können die VAG_Räder auch zusätzlich noch in Fürth, Schwabach und Erlangen ausgeliehen werden. Insgesamt stehen damit 2.550 Fahrräder an rund 90 Stationen zur Verfügung.[96]

Seit dem Jahr 2021 können zudem an elf *Stationen* auch insgesamt 13 Lastenräder ausgeliehen werden. Buchbar ist das Angebot über die NürnbergMOBIL-App (s. S. 210). Beim Ausbau der Mobilitätsstationen wird das VAG_Rad soweit möglich immer mitberücksichtigt. Dank der positiven Resonanz und der laufend steigenden Anzahl von Ausleihen in den Folgejahren wird das Verleihsystem schrittweise ausgebaut.

	Ziel
Fahrradverleih	Die Stadt Nürnberg misst der Verknüpfung von ÖPNV und einem öffentlichen Fahrradverleihsystem eine hohe Bedeutung für die Mobilität in der Stadt zu. Flächendeckend wurden an wichtigen Haltestellen Fahrradverleihstationen eingerichtet. Mit der NürnbergMOBIL App besteht eine nutzerorientierte Schnittstelle für Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild und Marketing.

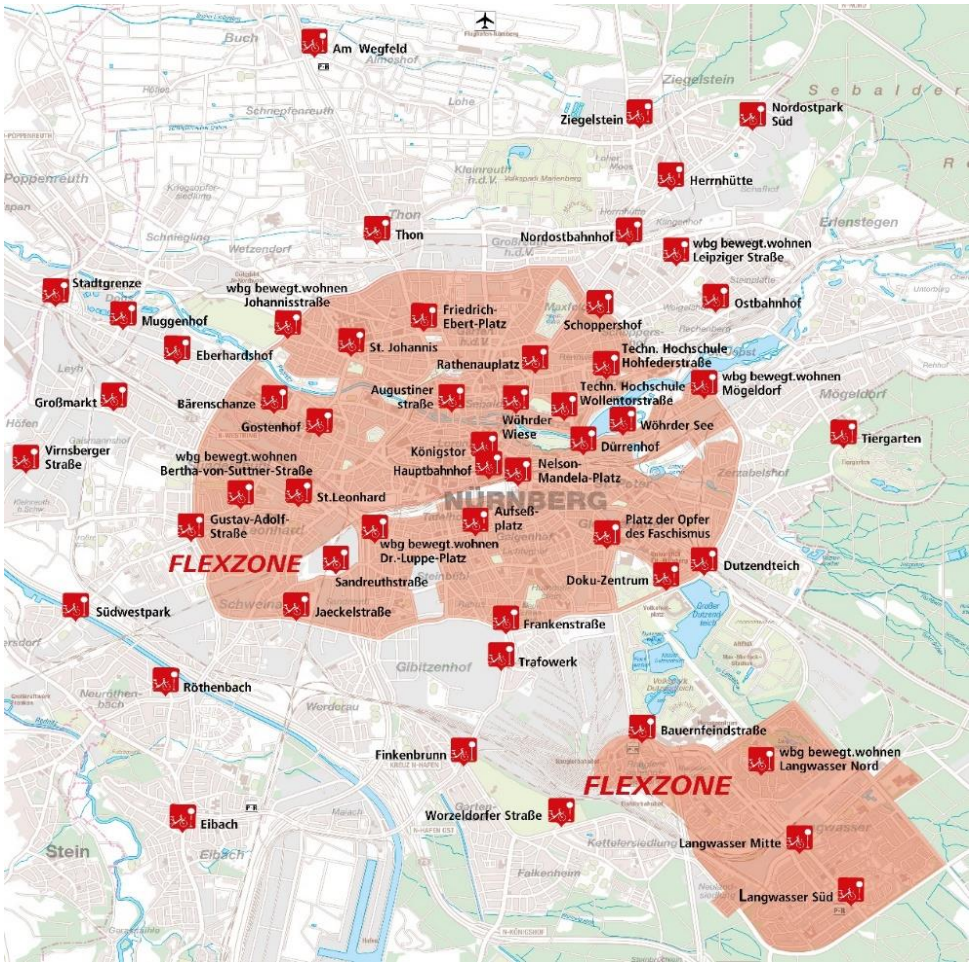


Abbildung 67: VAG_Rad Standorte und Flex Zone (Stand 03/2023)

[96] https://www.vagrad.de/de/nuernberg/standorte/, abgerufen am 09.10.2024.

6. Städtebauliche Entwicklung

In diesem Kapitel werden städtebauliche Entwicklungen, die in den nächsten Jahren anstehen, zusammengetragen. Hieraus könnte gegebenenfalls Handlungsbedarf für beispielsweise ÖPNV-Erschließungen neuer Stadtteile entstehen. Die Entwicklungen werden bei Bedarf bei der Ausgestaltung der Maßnahmen in Kapitel 7 aufgegriffen.

6.1.1. Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Nürnberg leben zum 31.12.2023 544.414 Einwohnerinnen und Einwohner[97], davon sind 50,7 % weiblich und 49,3 % männlich.[98] Die am stärksten vertretene Altersgruppe sind die 30- bis 59- Jährigen mit einem Anteil von 42,2 %. Die zweitgrößte Altersgruppe machen die 60 Jahre und älteren Bürgerinnen und Bürger mit prozentual 26,3 % aus. Den drittgrößten Anteil bilden die 15- bis 29-Jährigen mit 18,2 % gefolgt von den unter 15-Jährigen mit einem Anteil von 13,2 %. Über die Hälfte der insgesamt 289.994 Nürnberger Haushalte sind Ein-Personen-Haushalte (50,7 %).[99]

6.1.2. Wohnraum- und Quartiersentwicklung

Im Folgenden sind die wichtigsten aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Nürnberger Stadtgebiet bezüglich der Wohnraumentwicklung dargestellt.

Lichtenreuth / Brunecker Straße

Auf dem ca. 90 Hektar großen Gelände des alten Südbahnhofs an der Brunecker Straße entsteht zwischen dem Hasenbuck und dem Volkspark Dutzendteich der neue Stadtteil „Lichtenreuth“. Das Areal ist als gemischt genutztes Quartier zum Wohnen und Arbeiten mit weiträumigen Grünflächen geplant. Die Technische Universität Nürnberg (UTN) wird dort außerdem ihren Standort haben. Das Gebiet wird durch die U1 und eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 bis zur Bauernfeindstraße gut erreichbar sein (s. Kapitel 7.4.1). Das Gebiet ist in drei Module eingeteilt, die zeitlich versetzt geplant und realisiert werden. Die Module I und II legen den Grundstein für den knapp 10 Hektar großen Stadtteilpark.

Für Modul I (BP Nr. 4635) gilt seit 2019 der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 4635. Hier entsteht ein Wohnquartier mit Grundschule, Kindertagesstätten und Geschäften zur Nahversorgung. Einige Hochbauprojekte befinden sich bereits in der Realisierung oder sind fertiggestellt. Für die Baufelder liegen konkrete Projekte vor, auf deren Grundlage aktuell von mindestens 2.200 WE mit künftig 5.100 bis 6 000 Bewohnerinnen und Bewohnern für das Modul I gerechnet werden kann. Darunter fallen nach aktuellem Sachstand 530 WE / 1.742 EW im geförderten Wohnungsbau. Rund 1.300 Wohnungen für 3.300 Menschen sind bereits genehmigt worden. Erste Wohnungen sind bereits bezogen.

[97] Amt für Stadtforschung und Statistik, Datenstand: 31.12.2023.
[98] Personen mit Geschlechtsangabe 'divers' oder 'ohne Angabe' im Einwohnermelderegister sind paritätisch dem Geschlecht 'weiblich' bzw. 'männlich' zugeordnet.
[99] Amt für Stadtforschung und Statistik, Datenstand: 31.12.2023.

Modul II (BP Nr. 4652) wird als urbanes Wohnquartier mit sozialer Infrastruktur, z.B. Kitas, und einem Fokus für gewerbliche Nutzungen entlang der Ingolstädter Straße entwickelt mit der Annahme von ca. 2.200 bis 3.000 Arbeitsplätzen. Die Annahmen im Bebauungsplanverfahren belaufen sich auf insgesamt 1.298 WE / 2.594 EW. Darunter fallen 318 WE / 637 EW im geförderten Wohnungsbau. Die Baugebiete werden begrünt und das Schwammstadtkonzept der Stadt umgesetzt, damit das Niederschlagswasser ortsnah versickern kann. Dies wirkt Hochwasser entgegen und entlastet das Abwassernetz.

Als Modul UTN (BP Nr. 4656) entsteht auf etwa 37 Hektar die Technische Universität Nürnberg für insgesamt 6.000 Studierende. Diese Fläche hat der Freistaat Bayern erworben. Für die Ansiedelung der UTN wurde 2020 eine Gemeinsame Erklärung zw. Stadt und Freistaat geschlossen. Das Modul UTN sieht zwei Studierendenwohnheime und ein Gästehaus mit insgesamt 600 WE bzw. 600 EW vor, die stufenweise realisiert werden.

Quelle-Areal Fürther Straße

Die Planungen der Eigentümer sehen für das leerstehende ehemalige Versandzentrum nahe der U-Bahnstation Eberhardshof vor, es in eine gemischt genutzte Immobilie umzugestalten. Künftig sollen hier Wohnungen, Büros, Einzelhändler und soziale Einrichtungen unter einem Dach vereint sein. Hierbei sollen 1.000 Wohnungen für 2.000 Menschen, eine Kita sowie Räume für Büros und Einzelhandel entstehen. Die Stadtverwaltung Nürnberg wird ebenfalls mit ca. 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Räume beziehen.

AEG-Nordareal

Das ehemalige Logistik-Areal der AEG zwischen Muggenhofer Straße und Pegnitzauen war geprägt von Lager- und Verwaltungsgebäuden und großen Parkplatzflächen. Das Areal soll zukünftig zu einem dicht bebauten und urbanen Quartier mit Freiflächen umgestaltet werden. Geplant ist eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung sowie eine Schule. Der Schwerpunkt liegt mit bis zu 1.100 Wohnungen für etwa 2.200 Menschen auf Wohnen. 30 % der Wohnungen sollen öffentlich gefördert werden. Zudem wird auf dem Gelände der neue Technologiecampus der TH Nürnberg gebaut. Durch ein Geh-und Radwegenetz soll das Gelände mit den Pegnitzauen verbunden werden.

Tiefes Feld

Im Südwesten Nürnbergs entsteht ein neues Stadtquartier im „Tiefen Feld“. 1.700 Wohnungen für 3.500 Menschen, ein Gymnasium, eine Grundschule, Kindertagesstätten, ein Sportplatz, gewerbliche Nutzungen an der Rothenburger Straße und ein Landschaftspark sind hier geplant. Die neue U-Bahnhaltestelle Kleinreuth bei Schweinau der Linie U3 wird das Gebiet mit dem ÖPNV erschließen.

Stadtquartier Wetzendorf

In Wetzendorf im Nordwesten Nürnbergs entsteht für etwa 2.700 Einwohnerinnen und Einwohner ein neues Stadtquartier im Bereich zwischen der Parlerstraße und der Schleswiger Straße. Das heute vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Areal wird in zwei Teilabschnitten entwickelt. Rund um einen zentralen Platz an der Parlerstraße entstehen

ein Kinder- und Jugendhaus, Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen und eine Kindertagesstätte. Das Quartier wird überwiegend autofrei sein. Sich abwechselnde Grün- und Freiflächen sowie eine große öffentliche Parkfläche und ein innovatives Entwässerungskonzept sind weitere Bausteine einer nachhaltigen Quartiersentwicklung. Durch die Buslinien 37 und 47 ist das Quartier mit dem ÖPNV erschlossen, außerdem ist der U-Bahnhof Nordwestring der Linie U3 gut mit dem Bus und dem Rad zu erreichen. Die genaue zukünftige Linienführung der Linie 47 wird in Kapitel 7.3.1 erläutert.

Stadtquartier auf dem ehem. Branntweinareal

Auf der Fläche der Bundesmonopolverwaltung für Branntwein in der Äußeren Sulzbacher Straße sind bereits 180 der geplanten 400 neuen Wohnungen, eine Kindertagesstätte und Geschäfte entstanden. Der im Westen des Areals bestehende Discounter wird vergrößert und in eine Wohnbebauung integriert. Die Erdgeschosse entlang der Äußeren Sulzbacher Straße sind für Einzelhandel oder Gastronomie vorgesehen. Entlang der Bahnlinie sind ein 18-geschossiges Hochhaus und sieben Wohngebäude mit jeweils sechs Geschossen geplant. Das Areal ist durch die Straßenbahnlinie 8 und die Buslinie 45 mit dem ÖPNV erschlossen.

6.1.3. Gewerbestandortentwicklung

Bei der Entwicklung von Gewerbeflächen liegt der aktuelle Fokus auf dem stadtentwicklungspolitischen Ziel der doppelten Innenentwicklung, so dass vor allem Bestandsgebiete weiterentwickelt werden. Der von der Wirtschaftsförderung ausgearbeitete „Masterplan Gewerbeflächen“ definiert die Steigerung der Attraktivität vorhandener Gewerbestandorte als wichtiges Aufgabenfeld.

Um die Mobilitätswende zu unterstützen und den Verkehr von Beschäftigten weg vom motorisierten Individualverkehr auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu verlagern, werden Gewerbegebiete in der Nahverkehrsplanung mitberücksichtigt. So können die Standorte zukunftssicher und für die Unternehmen attraktiv betrieben werden.

Im Folgenden sind Kernpunkte der aktuell wichtigsten Gewerbeprojekte zusammengefasst.

Kohlenhof-Areal

Das Kohlenhof-Areal zählt zu den größten innerstädtischen gewerblichen Entwicklungsgebieten. Nach Fertigstellung der Bürogebäude „Orange Campus“ und „Güterwerk“ und der Sanierung des ehem. Güterbahnhofs („Kohlektiv“) in den vergangenen Jahren befinden sich drei weitere Projekte in der Planung, durch die sich eine Gesamtfläche von 40.000 m² bis 50.000 m² realisieren lässt. Aufgrund der zentralen Lage, der guten Anbindung und repräsentativen Ansiedlung ist das Kohlenhof-Areal als Wirtschaftsstandort von enormer Bedeutung für Nürnberg. Der geplante Steinbühler Park wird künftig die Aufenthaltsqualität verbessern.

SEETOR Offices

Schräg gegenüber des Business Towers in der Ostendstraße ist mit dem SEETOR ein neues urbanes Stadtquartier entstanden, das Wohnen, Arbeiten sowie Möglichkeiten zur Nahversorgung vereinigt. Das Projekt wurde 2024 fertiggestellt und umfasst eine gewerblich nutzbare Gesamtfläche von 22.500 m² mit Raum für bis zu 1.300 Arbeitsplätze. Bis auf eine kleine Restfläche sind alle Gewerbeflächen vermietet. Insgesamt werden im Quartier bis zu 2.000 Menschen leben und arbeiten.

The ONE

Am Standort der ehem. Straßenbahnwendeschleife in Thon ist mit dem Projekt „The One“ ein neues Büro- und Geschäftshaus entstanden. Auf elf Geschossen stehen rund 10.000 m² für eine gewerbliche Nutzung ab Ende 2025 zur Verfügung. Mehr als zwei Drittel der Fläche sind bereits vermietet. Das Projekt ist Teil der Quartiersentwicklung „Neue Mitte Thon“, die im direkten Umfeld von „The One“ auch Wohnangebote, einen neuen Stadtteilplatz sowie soziale Infrastruktur und Nahversorgungsmöglichkeiten vorsieht.

Nordostpark

Der Nordostpark mit dem angrenzenden Norispark gilt als einer der größten und modernsten Forschungs-, Technologie- und Dienstleistungsstandorte Nürnbergs. Unternehmen vieler wissensintensiver Branchen (z.B. IT, Automation/KI, Automotive, Medizintechnik, Hersteller von Leistungselektronik, wirtschaftsnahe Dienstleistungen etc.), und ein hoher Grünanteil prägen den Standort. Insgesamt sind rund 4.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen am Standort beschäftigt. Projektiert sind derzeit Neubauten im Umgriff von rund 50.000 m² Bruttogrundfläche. Die ÖPNV-Erschließung ist durch den Bus umsteigelastig (s. Kapitel 5.2.1).

Gleiwitzer Straße

Der Gewerbestandort Gleiwitzer Straße mit ca. 2.500 Beschäftigten ist vor allem durch eine intensive Büronutzung geprägt. Perspektivisch soll der Gewerbestandort weiterentwickelt werden. Geplant sind ca. 30.000 m² bis 50.000 m² Fläche für beschäftigungsstarkes Großgewerbe/Produktion mit ergänzenden Einheiten für Kleingewerbe, Handwerk und Werkstätten. Auch hier ist die ÖPNV-Erschließung nur durch den Bus gegeben.

Schmalau Südost

Im Nürnberger Nordwesten entsteht ein neues Gewerbegebiet Schmalau-Südost. Auf ca. 8 H können sich ab 2027 vornehmlich Betriebe des klassischen Gewerbes (Handwerk und Produktion) ansiedeln.

Standortentwicklung Winter-Günther-Straße / Katzwanger Straße

Siemens Energy plant die Ausweitung der Produktion. Kurzfristig werden Bestandsgebäude modernisiert und vorhandene Lücken genutzt (Planung im Bestand). Zur weiteren Neuerrichtung von Gebäuden wird der Bebauungsplan Nr. 4592 aktualisiert und weiter fortgeführt. Es wird insgesamt mit einer zusätzlichen Schaffung von ca. 1.000 Arbeitsplätzen im industriellen Bereich gerechnet.

Eine Karte mit weiteren Gewerbegebieten und aktuellen Entwicklungsgebieten der Wirtschaftsförderung Nürnberg ist in Kapitel 3.1.2 bei der Definition der arbeitsplatzintensiven Orte zu finden.

6.1.4. Schulentwicklung

Schulstandorte weiterführender Schulen stellen bedeutende Verkehrserzeuger im Stadtgebiet dar. Sie sind die Ursache für die zeitlich sehr konzentrierte morgendliche Verkehrsspitze in der Hauptverkehrszeit. Bei der Planung neuer großer Schulgebäude ist somit eine gute ÖPNV-Erschließung von großer Bedeutung. Im Folgenden werden die Kernpunkte der aktuell wichtigsten und größten Schulentwicklungsprojekte der nächsten Jahre zusammengefasst.

Schulzentrum Colmberger Straße

Die Berufsschulen B5 und B14 sollen im Bestandsbau an der Colmberger Straße neu angesiedelt werden. Die derzeit prognostizierte Schülerzahl laut baulicher Planung beträgt ca. 1.400 Schülerinnen und Schüler.

Schulzentrum Breslauer Straße

Die Stadt Nürnberg hat im Stadtgebiet Langwasser in der Breslauer Straße unweit der U-Bahnhaltestelle Langwasser Mitte ein freiwerdendes Gewerbegebiet erworben. Dort soll ein neues Schulzentrum mit Gymnasium und Realschule entstehen. Die Gründung wurde bereits vom Kultusministerium genehmigt. Die Schulen sollen zum Schuljahr 2028/2029 in Betrieb gehen, die Vorläuferklassen sollen drei Jahre lang voraussichtlich im Altbau der Bertolt-Brecht-Schule untergebracht werden. Auf dem Gelände entsteht außerdem ein Neubau der beruflichen Oberschule Nürnberg (B13). Diese Schule nimmt zum Schuljahr 2026/2027 den Schulbetrieb am neuen Standort Breslauer Straße auf.

Für die drei Schulen zusammen wird langfristig mit insgesamt ca. 2.400 Schülerinnen und Schülern gerechnet. Ein Teil dieser Schülerinnen und Schüler wird aus dem direkten Umfeld kommen, so dass diese nicht in die zentral gelegenen Schulen fahren müssen. Ein Teil der Schülerinnen und Schüler wird aber aus den nördlich gelegeneren Stadtteilen einpendeln. Eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung ist mit der U-Bahnlinie 1 und den am Busbahnhof Langwasser Mitte verkehrenden Buslinien gegeben.

Schulen „Tiefes Feld“

Für die weiterhin steigenden gymnasialen Bedarfe wird derzeit der Gründungsantrag für ein zusätzliches Gymnasium vorbereitet. Vorbehaltsflächen für dieses Gymnasium inkl. Hallen- und Freisportanlagen wurden im entstehenden Wohnbaugebiet „Tiefes Feld“ stadtplanerisch vorgesehen. Dort soll auch eine Sprengelgrundschule mit Ganztagsbetreuung für den wachsenden Stadtteil entstehen. Dieser Standort wird gut mit der hier entstehenden U-Bahnhaltestelle Kleinreuth b. Schweinau der U-Bahnlinie 3 erschlossen sein. Ein genaues Fertigstellungsdatum ist derzeit noch nicht bekannt.

7. Maßnahmen

In diesem Kapitel werden, basierend auf den Erkenntnissen der Analyse und den hieraus hervorgehenden Handlungsbedarfen (vgl. Kapitel 5), Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ausgearbeitet. Berücksichtigt werden hierbei auch die absehbaren Stadtentwicklungen und die Entwicklungen des ÖPNV-Netzes (vgl. Kapitel 2 und 6). Darüber hinaus werden Maßnahmen zu offenen Stadtratsanträgen in Unterkapiteln behandelt. Die Maßnahmen sind mit geschätzten Kosten beziffert.

7.1. Rahmenkonzept / ÖPNV Zielnetz

Die Rahmenkonzeption des NVP (Maßnahmen) 2005 – 2010 sah eine sukzessive Betrachtung der Planungen und Untersuchungsaufträge im ÖPNV-Netz vor, um die mittelfristigen Maßnahmen und die längerfristig anstehenden Entwicklungen aufeinander aufbauend zu bewerten. Nach Erstaufstellung des NVP wurden in einem Beteiligungsprozess in den Jahren 2006 – 2012 der Verkehrsentwicklungsplan für den Nahverkehr (NVEP 2025+) aufgestellt und in den folgenden Jahren die Einzelmaßnahmen des ÖPNV-Zielnetzes 2025+ vertiefend untersucht und bewertet (vgl. Kapitel 2.4). Auch wenn unter den derzeitigen Rahmenbedingungen für einige der verkehrlich sinnvollen Einzelkonzepte keine Förderfähigkeit gegeben ist, sollen die Maßnahmen des NVEP 2025+ als langfristig anzustrebendes Zielnetz weiterverfolgt werden. Noch ausstehende Detailuntersuchungen als Folgeprojekte des Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ sind:

- Altstadtquerung (Baustufe A1) mit GSO-Campuslinie (Baustufe A2):
  Planungen zurückgestellt.
- Stadtbahnkonzept Nürnberg Süd (Baustufen S1+S2):
  Hieraus geht der Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße (S1) hervor. Planfeststellungsunterlagen wurden eingereicht (s. Kapitel 7.4.1).
- Konzept Brunecker Straße:
  Planfeststellungsunterlagen wurden eingereicht (s. Kapitel 7.4.2).

Für die regionalen und stadtgrenzüberschreitenden schienengebundenen Verkehre (S-Bahnen, Entwicklung Schienenkorridore, Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach, Verlängerung der U-Bahnlinie 2 in den Landkreis Fürth) liegen ebenfalls dezidierte Untersuchungen, die an das Standardisierte Bewertungsverfahren angelehnt sind, vor.

Alle als gesichert geltenden Maßnahmen, die sich nach aktueller Beschlusslage der Stadt Nürnberg im Bau oder in Bauvorbereitung befinden, sind im aktuellen „Generalverkehrsplan Nürnberg – Schienennetz“ zusammengefasst und stellen den Bezugspunkt des NVP 2025 dar. Konkret geht es hierbei um die Schienenprojekte „Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth bis Bauernfeindstraße und bis Klinikum Süd“, „Straßenbahnlückenschluss Minervastraße“, „Reaktivierung Stadtparkschleife“, „Stadt-Umland-Bahn“ und „U-Bahnverlängerung nach Gebersdorf“ (s. Kapitel 2). Alle grenzüberschreitenden Planungen bzw. Planungen mit Wechselwirkung zu den Regionalverkehren erfolgen in enger

Abstimmung mit den Aufgabenträgern und nach Beschlussfassung der jeweiligen politischen Gremien.

Das ÖPNV-Zielnetz 2030 des NVP 2025 berücksichtigt nachstehende Entwicklungen.

7.2. Wirkung und Bewertung von Maßnahmen

Verkehrliche Wirkung

Für die Entwicklungskorridore der schienengebundenen Verkehrsmittel wurden im NVEP 2025+ umfangreiche Abschätzungen mittels intermodaler Modellrechnung für 2025 vorgenommen. Damit wurden die verkehrlichen Auswirkungen für alle Verkehrsarten im Abwägungsprozess der Überlegungen zur Stadtentwicklungsplanung fundiert bewertet. Die Strukturdatenprognose 2025 für den Großraum Nürnberg ergab bezogen auf den Stadtverkehr Nürnberg nur geringe Zuwächse des Verkehrsaufkommens. Das empfohlene Zielnetz Nürnberg ÖPNV 2025+ wurde verkehrlich und volkswirtschaftlich bewertet. Die ergänzenden Busnetze der einzelnen Planfälle des Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ bildeten die Feinerschließung und Zubringerverkehre zum öffentlichen Schienenpersonennahverkehr ab, waren jedoch nicht der hauptsächliche Untersuchungsgegenstand. Dabei gewonnene Erkenntnisse sind jedoch in die Angebotsplanung Busnetz Nürnberg Nord und Ringbuskonzept Nürnberg eingeflossen.

Die im Rahmen des vorliegenden NVP 2025 abgeleiteten Maßnahmen betreffen Angebotsverbesserungen und Optimierungen des Busliniennetzes in Wechselwirkung mit U-Bahn und Straßenbahn. Aufgrund der integrierten Lage, der starken Vernetzung und Wechselwirkung der Buszubringerverkehre und der zu erwartenden Umverteilung der Verkehrsströme aufgrund von Erweiterungen im Schienennetz kann nur eine grobe Nachfrageabschätzung der betrieblichen Optimierungen im Busnetz vorgenommen werden. Die Darstellung des verkehrlichen Nutzens erfolgt qualitativ und auf Basis von Erfahrungswerten. Der verkehrliche Nutzen stellt die durch eine Maßnahme gewonnenen Fahrgäste dar. Die Grundlage der Abschätzung der durch eine Maßnahme gewonnenen Fahrgäste bzw. der zusätzlichen jährlichen Fahrgäste bildet die aktuelle Fahrgastnachfrage der jeweils betroffenen Linien. Um die durch eine Maßnahme verursachte Fahrgaststeigerung abzuschätzen, wird zusätzlich der Anteil der betrachteten Verkehrszeit (VZ) und der jeweiligen Angebotsmehrung, also das Verhältnis aus zusätzlichen zu bisherigen Fahrzeugkilometern je Linie/Maßnahme durch Faktoren berücksichtigt.

Das gewählte Vorgehen muss in den folgenden Unterkapiteln korrekt eingeordnet werden. Es handelt sich um eine Abschätzung der Fahrgastgewinne und nicht um eine genaue Berechnung. Durch die bereits angesprochene integrierte Lage der Busverbindungen und der vergleichsweise kleinen Änderungen könnten auch Verkehrsmodelle die Realität nicht exakt abbilden. Nicht sinnvoll ist somit die genaue Fokussierung auf einzelne Nutzenwerte in großen Gesamtkonzepten. Vielmehr kann durch die Vorgehensweise eine Vergleichbarkeit zwischen den Maßnahmenwirkungen hergestellt werden, da die Methodik und die Datengrundlage gleichbleiben. Maßnahmen können somit untereinander verglichen werden.

Die neuen Maßnahmenpakete stellen zum Großteil Optimierungen des Busnetzes im verdichteten Bereich mit nach Leitlinie zur Nahverkehrsplanung ausreichender ÖPNV-Erschließung und vergleichsweise geringen Anpassungen im Gesamtangebot dar. Aufgrund städtebaulicher und verkehrlicher Entwicklungen im Nürnberger Stadtgebiet, auf die der NVP in Kapitel 3 und 6 eingeht, werden die Maßnahmen in der Laufzeit dieser Nahverkehrsfortschreibung notwendig.

Entsprechend wird für die folgenden Maßnahmenpakete die verkehrliche Wirkung auch unter qualitativen Gesichtspunkten, wie die Reduzierung von Umsteigehäufigkeiten, Reisezeitverbesserungen oder die Ausrichtung des Angebots auf veränderte Bedarfe (beispielsweise Stadtentwicklungsmaßnahmen), betrachtet.

Betriebswirtschaftliche Wirkung

Die betriebswirtschaftliche Kostenabschätzung zu den Maßnahmen des NVP erfolgt durch die VAG mittels sogenannter Kosteninstruktionen. Dabei werden die einzelnen Maßnahmen mit betrieblichen und verkehrlichen Kennzahlen in alle hierfür relevanten Geschäftsbereiche der VAG instruiert. Die einzelnen Geschäftsbereiche tragen zusammen, was durch die Maßnahme auf Kostenseite anfallen wird. Das Controlling der VAG ermittelt anhand der zurückgespielten Daten die tatsächlichen Kostensätze. Dieses Vorgehen hat sich in der Vergangenheit bewährt und zuverlässige Ergebnisse geliefert. Dieses Vorgehen deckt sich mit den Kostenermittlungen für die mittelfristige Wirtschaftsplanung der VAG

Die im Folgenden dargelegten Kosten beziehen sich nicht auf die Gesamtkosten einer Linie, sondern auf die Mehrkosten, die durch die entsprechende Maßnahme anfallen.

Die Kostensätze beinhalten bereits angemietete Verkehrsleistungen. Generell sind Fahrzeuge nur mit laufleistungsabhängigen Kosten (z.B. Reparaturkosten) berücksichtigt. Fahrzeugfixkosten wie Abschreibungen, Versicherung und Verzinsung sind nur enthalten, wenn durch eine Maßnahme ein Fahrzeugmehrbedarf entsteht.

7.3. Bus

7.3.1. Buserschließung Baugebiet Wetzendorf

In Wetzendorf wird ein neues Wohngebiet nördlich der Parlerstraße entstehen (Bebauungsplan 4641 Wetzendorf). Nach aktuellem Zeitplan wird der Baubeginn im Jahr 2027 erfolgen und der Hochbau im Jahr 2030 abgeschlossen sein. Die Baumaßnahme fällt daher in den Zeitraum dieser Nahverkehrsfortschreibung. Durch die Verkehrsleitlinien der Stadt Nürnberg, welche vorsehen, jedes Neubaugebiet an das ÖPNV-Netz anzubinden, ergibt sich somit ein Planungsauftrag. Um das Gebiet mit dem ÖPNV zu erschließen, sieht das dortige Verkehrskonzept vor, die bis zur derzeitigen Wende in der Forchheimer Straße verkehrende Buslinie 47 durch das Gebiet zu verlängern. Die Durchfahrt von der Forchheimer Straße in die Parlerstraße wird durch eine Schleusenlösung an der Haltestelle Forchheimer Straße nur Bussen, Radfahrenden und Zufußgehenden ermöglicht werden, um Durchgangsverkehr zwischen der Erlanger Straße und der Wetzendorfer Straße im Neubaugebiet zu vermeiden.

Für den weiteren Linienverlauf der Linie 47 nach Durchfahrt durch dieses Gebiet sehen die Planungen vor, in der Bielefelder Straße auf dem Linienweg der Linie 39 weiter zur Station Nordwestring zu fahren und somit das Wohngebiet auf direktem Weg an das U-Bahnnetz anzuschließen. Vergangene Kontiv-Befragungen der VAG[100] zeigen für das Gebiet Wetzendorf einen klar höheren Bedarf einer schnellen Anbindung an das Nürnberger Stadtzentrum bzw. die Lorenzer Altstadt und die U-Bahn als eine Anbindung direkt in die Stadt Fürth. Somit ist die Weiterführung der Buslinie durch die Bielefelder Straße in Richtung Nordwestring einer Weiterführung in Richtung Westen durch die Wetzendorfer Straße zu den alternativen Endhaltestellen Stadtgrenze oder Kriegsopfersiedlung vorzuziehen. An der U-Bahnhaltestelle Nordwestring ist durch die baulichen Gegebenheiten vor Ort keine dauerhafte Wendemöglichkeit und Aufstellfläche für den Bus im Linienbetrieb vorhanden, weshalb der Bus weiter entlang des B4R-Ringes zur U-Bahnhaltestelle Maximilianstraße geführt wird. An der Haltestelle Maximilianstraße ist dann auch eine schnelle Verbindung durch die U-Bahn in Richtung Fürth gegeben. Auch die Nürnberger Altstadt kann als wichtiger Zielort für das Gebiet so schnell erreicht werden. Mit dieser Linienführung können die beiden wichtigen U-Bahnäste der U1 und U3 schnell und direkt erreicht werden. Außerdem bleibt der direkte Linienweg in Gegenrichtung zum Heilig-Geist-Spital bestehen. So existieren attraktive Verbindungen in beide Teile der Nürnberger Altstadt (Sebalder und Lorenzer Altstadt).

Im Laufe des Beteiligungsverfahrens dieser Nahverkehrsfortschreibung wurde auf den stauanfälligen Straßenabschnitt zwischen Nordwestring und Maximilianstraße und auf ein mögliches ÖPNV-Überangebot in diesem Korridor hingewiesen. Die Stauanfälligkeit betrifft den Bus nur zwischen den Haltestellen Nordwestring und Westfriedhof Kreuzung, danach wird der Busverkehr über einen Bussonderfahrstreifen geleitet. Durch die laufenden Planungen im Sinne des „Masterplans schneller und pünktlicher ÖPNV“ (s. Kapitel 2.6) soll dieser Fahrstreifen in Zukunft früher beginnen und in Seitenlage geführt werden. Dies wird die Stauanfälligkeit weiter reduzieren. In der Gegenrichtung bestehen keine Probleme hinsichtlich Stauanfälligkeit.

Für die verkehrliche Sinnhaftigkeit der Weiterführung bis Maximilianstraße, die aufgrund der starken Nachfrage kein Überangebot darstellt, sprechen mehrere Gründe. Wie bereits beschrieben ist zu erwarten, dass sich der größte Teil der Nachfrage Richtung Nürnberg, vor allem an Zielorten an der U1, orientieren wird. Eine Führung zur Maximilianstraße ermöglicht attraktive Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn und zur Straßenbahn an der Station Westfriedhof. Insgesamt ergeben sich somit für die Linie 47 Direktverbindungen zu den Linien U1, U3, 4, 6, 10 und 35. Durch die Führung zur U-Bahnstation Maximilianstraße kann die Stadt Fürth ebenfalls schnell erreicht werden. Die Führung in Richtung Fürth (Stadtgrenze) als Alternative würde ein Fahrzeug mehr benötigen (höhere Kosten), die Ziele in Fürth würden aber nicht schneller erreicht werden. Die Führung zur Kriegsopfersiedlung wäre nur geringfügig günstiger als zur Maximilianstraße, da kein Fahrzeug eingespart werden kann, der verkehrliche Nutzen wäre allerdings erheblich geringer. Für eine Führung nur bis zum Nordwestring fehlt die vorhandene Infrastruktur.

Auch trotz des bereits bestehenden Busangebots mit drei Linien auf dem Korridor Nordwestring – Maximilianstraße wäre ein verkehrlicher Nutzen gegeben. Der Korridor ist

[100] Mobilitätsverhalten der Nürnberger*innen 2019, PB Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH.

einer der am stärksten ausgelasteten im Bussektor in Nürnberg. Die Auslastungszahlen sind vergleichbar mit bereits bestehenden und geplanten U-Bahnkorridoren. Durch die Beschränkung auf den Busbetrieb auf dieser Strecke ist allerdings die vorhandene Leistungsfähigkeit wesentlich geringer. Ein Überangebot wird es in diesem Korridor somit durch die Linie 47 nicht geben. Vielmehr wird man der dortigen Nachfrage gerecht.

Die Maßnahme kostet pro Jahr 490.000 Euro und kann ein Plus von 190.000 – 220.000 Fahrgäste/Jahr erzielen.

Für die Planungen zum Buskonzept West 2 / Fürth Süd im folgenden Unterkapitel wird diese Durchbindungsvariante bis Maximilianstraße mitberücksichtigt. Der Linienverlauf der Planung ist in Abbildung 68 zu sehen.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Schaffung ÖPNV-Erschließung des Baugebietes Wetzendorf.
Verkehrlicher Nutzen	• Attraktive Direktverbindungen für das Baugebiet Wetzendorf in die Nürnberger Altstadt, zu den beiden U-Bahnlinien U1 und U3 und zur Straßenbahnlinie 6 (neben den bereits bestehenden Direktverbindungen zu den Straßenbahnlinien 4 und 10). • Durch Umsteigemöglichkeit schnelle Verbindung in Richtung Fürth • Entlastung des stark ausgelasteten Buskorridors Nordwestring - Maximilianstraße • Verbesserung der Erreichbarkeit von Stadtteilen durch Tangentialverbindungen zu „maßgeblichen Verknüpfungspunkten“
Fahrgastgewinn Einnahmen	• Ca. 190.000 – 220.000 Fahrgäste/Jahr Ca. 90.000 zusätzliche Fahrzeug-km/Jahr
Kosten	• Ca. 490.000 Euro/Jahr

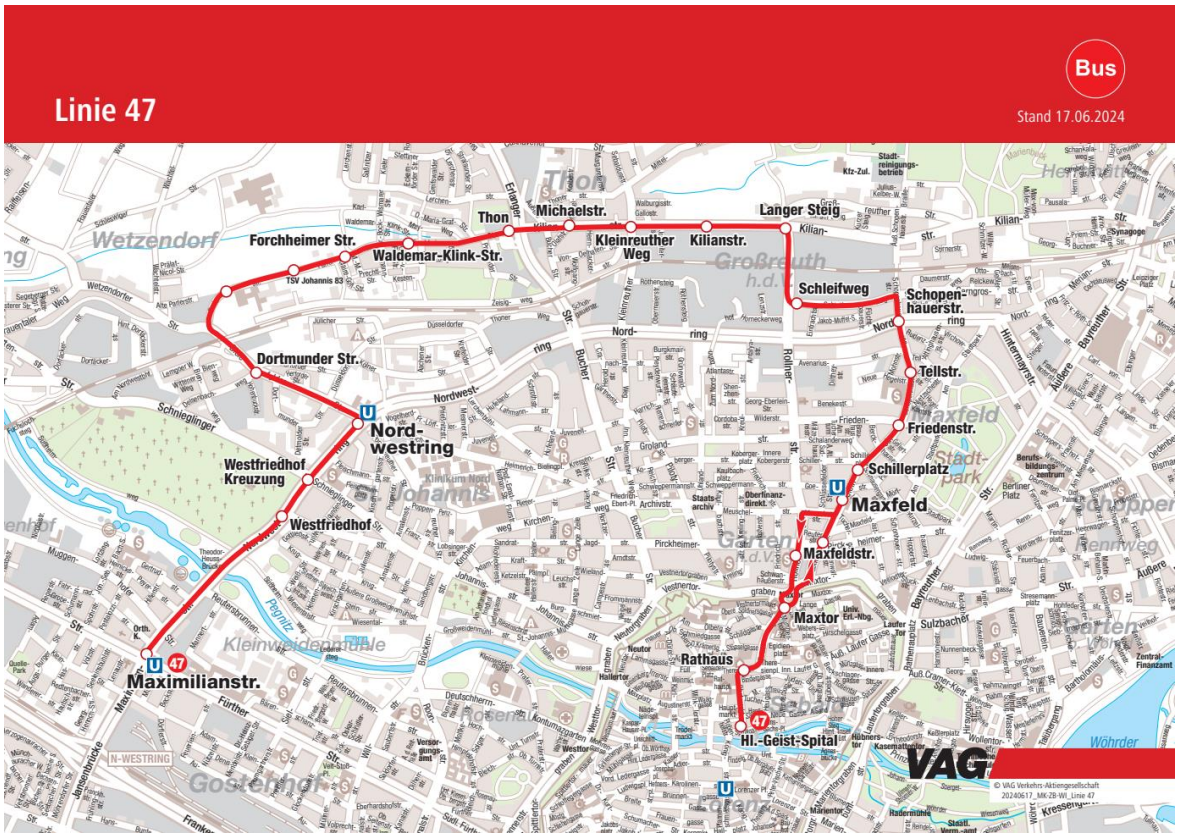


Abbildung 68: Buserschließung Baugebiet Wetzendorf Linie 47

7.3.2. Buskonzept West 2 / Fürth Süd

Aktuell wird die U-Bahnlinie 3 auf ihrem südwestlichen Ast von Großreuth b. Nürnberg bis Gebersdorf auf ihren vorerst finalen Ausbauzustand verlängert. Durch die Erschließung der Rothenburger Straße durch die U-Bahn, auf der momentan die Buslinien 70-72 und 113 fahren, muss das Busnetz vor Ort an diese Angebotsausweitung angepasst werden. In diesem Zuge soll das westliche Busnetz in Nürnberg weitere Verbesserungen erhalten. Das Hauptziel der Busnetzneuplanung ist die Herstellung von Direktverbindungen und der Verknüpfung der U-Bahnhöfe zwischen den Linien U1 und U3 untereinander. Hierbei ist die Schaffung von Tangentiallinien zwischen den Umsteigeknoten der wichtigen U-Bahnlinien von entscheidender Bedeutung, um durch den zentrumsgerichteten U-Bahnbetrieb keine langen Umwege fahren zu müssen.

Das ergänzende Busnetz zu den Schienenverkehrsmittel im Nürnberger Südwesten / Fürther Süden ist historisch gewachsen und territorialen Abgrenzungen unterlegen. Ziel des neuen Busangebotes ist es zudem, diese Abgrenzung durch stadtgrenzübergreifende Direktverbindungen, die Ortsteile und Umsteigeknoten direkt miteinander verbinden, zu verbessern.

Sachstand

Die U-Bahnverlängerung bis zur Haltestelle Gebersdorf befindet sich momentan in Bau und soll voraussichtlich im Jahr 2027 fertiggestellt werden. Am Zwischenhalt Kleinreuth soll wie in Kapitel 6.1.2 beschrieben das Entwicklungsgebiet „Tiefes Feld“ inklusive eines neuen Gymnasiums entstehen. Auch das Gewerbegebiet um die Virnsberger Straße mit dem Datev-Standort wächst weiter. Durch den Bau der U-Bahn und die Entwicklung des dazugehörigen Busnetzes sollen diese Verkehrserzeuger optimal mit dem ÖPNV erschlossen werden. An der Endhaltestelle Gebersdorf, die an der derzeitigen Haltestelle Fürth Süd errichtet wird, soll ein neuer Verknüpfungspunkt für die städtischen und regionalen Buslinien entstehen. Hierfür wird dort ein neuer Busbahnhof entstehen. Die Endhaltestelle Gebersdorf ersetzt dann zum Großteil den derzeitigen Umsteigeknotenpunkt Gustav-Adolf-Straße. Geplant ist, dass das Buskonzept West 2 mit der Fertigstellung des U-Bahnausbaus nach Gebersdorf in Betrieb geht. Die geplanten Linien über und nach Kleinreuth b. Schweinau sind abhängig vom Zeitplan der Straßenbaumaßnahme der neuen Rothenburger Straße.

Zielnetz

Das Gebiet Gebersdorf und Großreuth wird in Zukunft durch die U-Bahn gut erschlossen. Darüber hinaus stellt das Zielnetz des Buskonzepts West 2 einen guten Kompromiss aus guter ÖPNV-Erschließung und hoher Wirtschaftlichkeit im Vergleich zum Bestandnetz dar. Durch die Durchbindung von Linien können attraktive Direktverbindungen entstehen und durch die Taktüberlagerung von Linien können auf den hoch ausgelasteten und wichtigen Streckenabschnitten die Takte verdichtet werden und gleichzeitig wiederum neue Direktverbindungen entstehen. In Abbildung 69 ist das Zielnetz, welches unter Einbeziehung der Stadt Fürth und des Landkreises Fürth ausgearbeitet wurde, dargestellt. Hauptsächlich relevant für das Buskonzept West 2 sind hierbei die Buslinien 38, 39, 70/72, 71, 73, 113, 177 und 179. Für die Linien 70-72 wird die Aufgabenträgerschaft in Zukunft an den Landkreis Fürth übergehen. Die Liniennummern der Linien 70-72 werden sich daher eventuell bis zur Inbetriebnahme des Buskonzeptes West 2 noch ändern. Zum besseren Verständnis werden im Folgenden noch die aktuellen Liniennummern verwendet. Diese Linien tangieren das Nürnberger Stadtgebiet nur in geringem Maße, da der hauptsächliche Brechpunkt des Konzeptes und Umsteigeknotenpunkt Gebersdorf direkt an der Nürnberger Stadtgrenze liegt. Die Linie 71 wird vom Landkreis Fürth über die Haltestelle Gebersdorf über die Schwabacher Straße auf Fürther Stadtgebiet zum Fürther Hauptbahnhof fahren. Die Linien 70/72 und 113 enden in Gebersdorf. Jedoch wird das Linienbündel 70/72 in wichtigen Zeitlagen (voraussichtlich in der HVZ morgens und in der HVZ und der NVZ nachmittags) über Gebersdorf hinaus über die Haltestelle Virnsberger Straße zur zukünftigen U-Bahnhaltestelle Kleinreuth b. Schweinau fahren und erreicht so wichtige Zielorte im Gewerbegebiet und im Baugebiet „Tiefes Feld“ wie z. B. das zukünftige Gymnasium direkt aus dem Fürther Landkreis. Mit vergleichsweise wenig Mitteleinsatz kann das ÖPNV-Angebot im Busnetz West 2 vor allem durch veränderte Durchbindungen verbessert werden. Die einzigen größeren Linienveränderungen sind die Verlängerung der Linie 73 zwischen Gebersdorf und Gustav-Adolf-Straße und die Feinerschließung entlang der Rothenburger Straße durch die Linie 179. Die Linie 39 wird auch verlängert, ersetzt dann aber aktuelle Verstärkerfahrten der Linie 38.

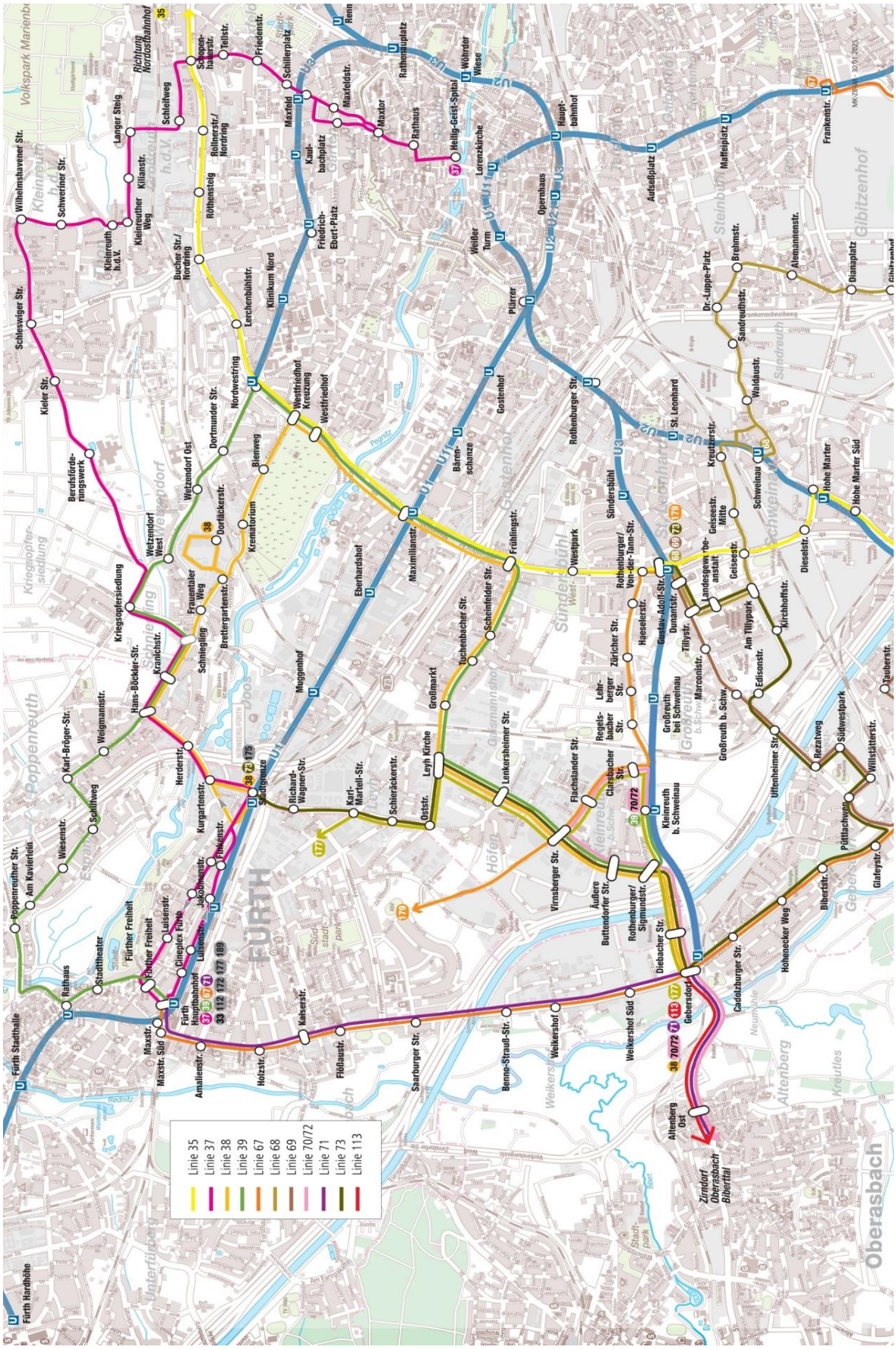


Abbildung 69: Buskonzept West 2, Vorzugsvariante

Zielsetzung des Konzeptes war es, die wichtigen Verknüpfungspunkte auf den U-Bahnlinien 1 und 3 untereinander zu verbinden und gleichzeitig wichtige Zielorte wie die Haltestelle Virnsberger Straße in der Sigmundstraße und das zukünftige Gymnasium im Gebiet „Tiefes Feld“ gut zu erschließen und den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr zur Stadt Fürth und zum Landkreis Fürth zu verbessern. In Abbildung 70 sind die wichtigen Verknüpfungspunkte und die beiden wichtigen Zielorte Virnsberger Straße / DATEV und das Tiefe Feld mit U-Bahnhalt in Kleinreuth b. Schweinau abgebildet. Durch die Schaffung von Tangentiallinien können die Umsteigeknotenpunkte bestmöglich untereinander verknüpft werden. Diese Fahrtbeziehungen werden durch die roten Pfeile in der Grafik verdeutlicht.

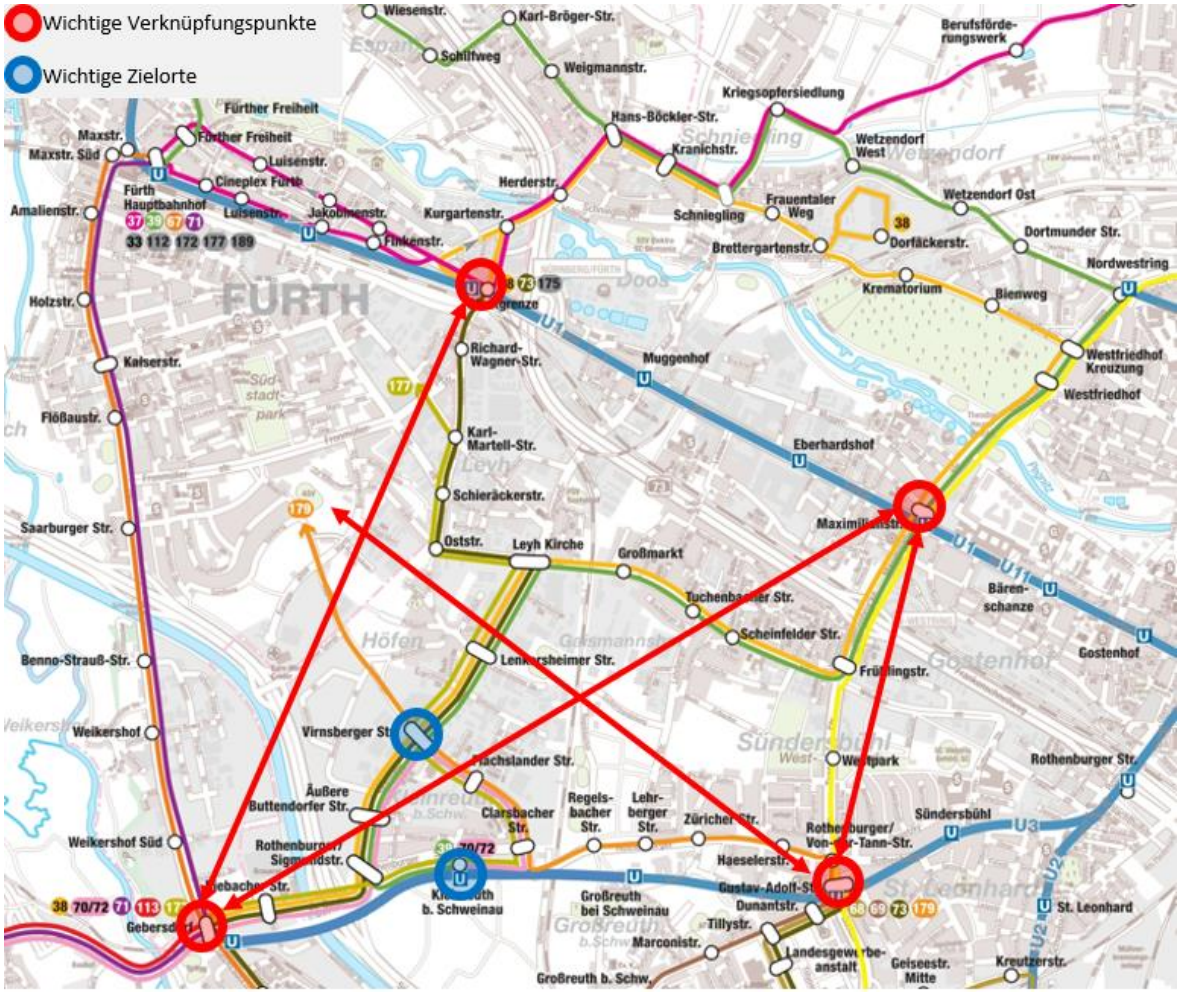


Abbildung 70: Buskonzept West 2; Verbindungs- und Erschließungsfunktionen

Zielerfüllungen und Verbesserungen

Ein Ziel des Buskonzepts West 2 ist die Taktverdichtung auf dem aktuell stark frequentierten Abschnitt von der Maximilianstraße in die Sigmundstraße zu den großen Industriestandorten und zur Nürnberger Tafel. Hier wurde die derzeit dort verkehrende Linie 38 in der Vergangenheit immer wieder verdichtet. Die Taktverdichtung wird hierbei nicht durch eine Taktverdichtung der Linie 38 erzielt, sondern durch die Verlängerung der Linie

39 von der Maximilianstraße in dieses Gebiet. Dies hat mehrere Vorteile. Durch die Taktüberlagerung mit der Linie 38 kann die Taktverdichtung realisiert werden. Außerdem entstehen durch die Führung der Linie 38 nach Gebersdorf und der Linie 39 nach Kleinreuth b. Schweinau zwei unterschiedliche, attraktive Direktverbindungen zwischen wichtigen Verknüpfungspunkten. Darüber hinaus kann durch die Durchbindung der Linie 39 der Busbahnhof Maximilianstraße durch die wegfallende Wendefahrt entlastet werden. Dieser Platz wird für die zukünftige Linie 47, für die eine Wendezeit an der Maximilianstraße vorgesehen ist, benötigt (s. vorheriges Kapitel 7.3.1). In der grafischen Darstellung in Abbildung 71 wird diese Zielsetzung verdeutlicht.

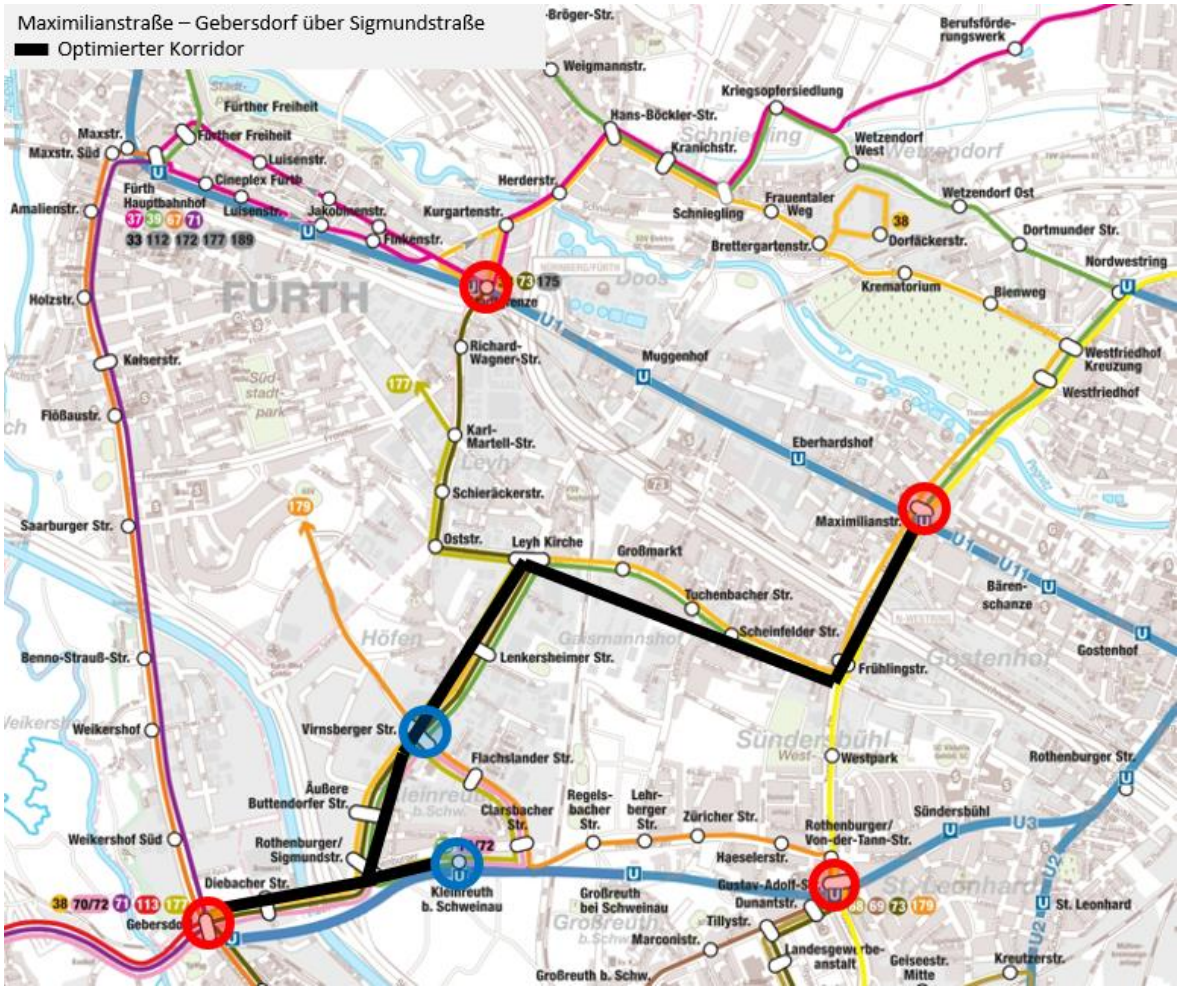


Abbildung 71: Buskonzept West 2, optimierter Korridor zwischen Maximilianstraße und Gebersdorf

Die Linie 73 fährt im Buskonzept West 2 nicht mehr direkt über die Rothenburger Straße zur Haltestelle Gustav-Adolf-Straße sondern fährt über Gebersdorf weiter Richtung Süden, über den Südwestpark und den Tillypark bis zur Haltestelle Gustav-Adolf-Straße. Der Abschnitt Gebersdorf – Gustav-Adolf-Straße wird in der Haupt- und Normalverkehrszeit bedient. Dadurch wird zum einen die tangentiale Direktverbindung zwischen den Haltestellen Stadtgrenze und Gebersdorf geschaffen. Zum anderen können so in der Gebersdorfer Straße und in der Wallensteinstraße die Takte durch Überlagerungen mit den Linien 67 und 69 verdichtet werden. Außerdem entstehen so weitere Direktverbindungen zwischen den Gewerbegebieten in und um Leyh/Sigmundstraße und den Gewerbegebieten

Tillypark und Südwestpark. Aus dem Fürther Landkreis kommend entsteht eine neue attraktive Umsteigebeziehung an der Haltestelle Gebersdorf zu den Gewerbegebieten Südwestpark und Tillypark. Die Erfüllung dieser Zielbeziehung ist in Abbildung 72 grafisch dargestellt.

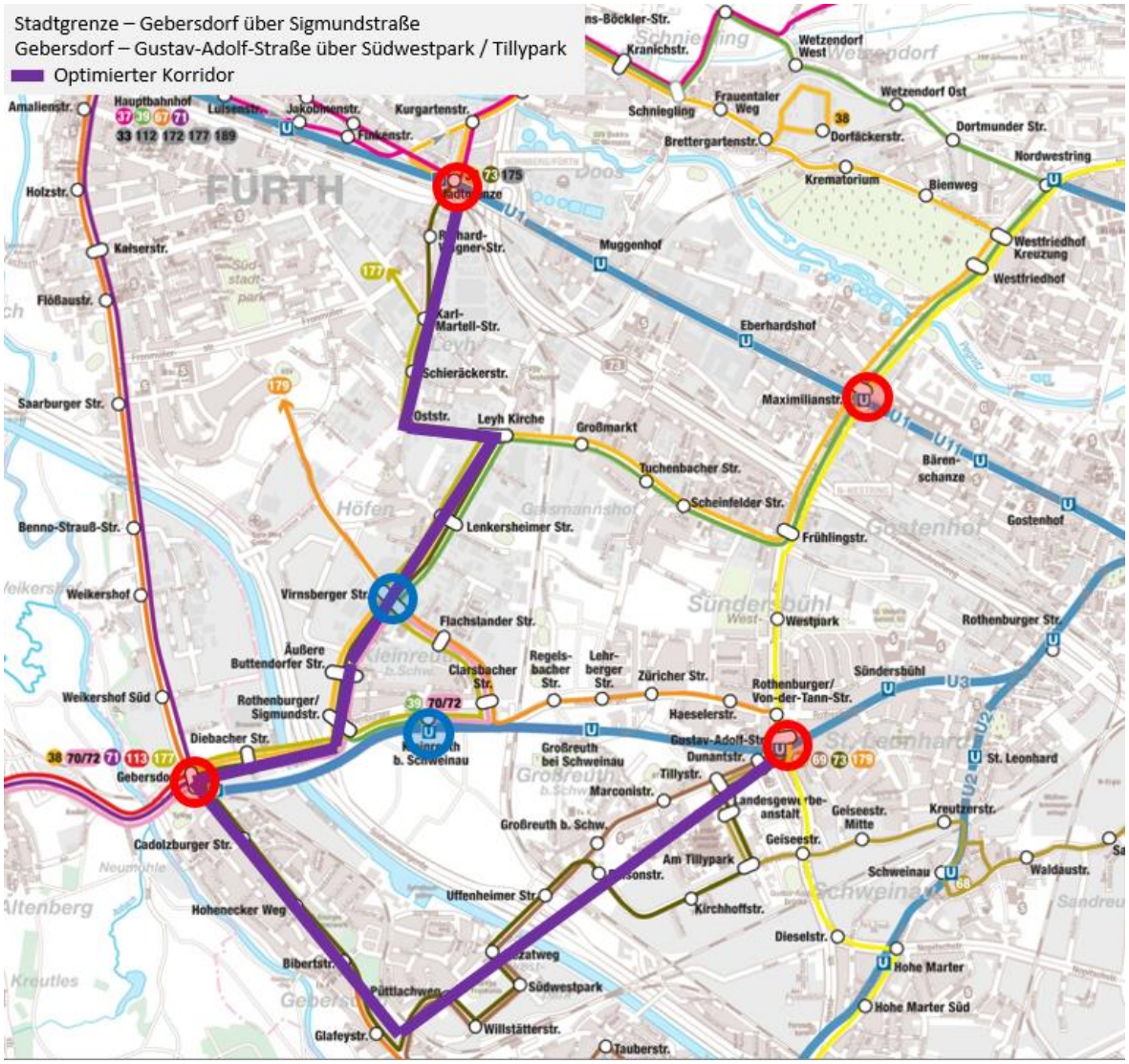


Abbildung 72: Buskonzept West 2, optimierter Korridor zwischen Stadtgrenze, Gebersdorf und Gustav-Adolf-Straße

Die Fürther Linien 177 und 179 überschreiten die Stadtgrenze an den Haltestellen Virnsberger Straße und Karl-Martell-Straße und fahren anschließend über den südlichen Teil der Virnsberger Straße die beiden U-Bahnhaltestellen Gebersdorf über Kleinreuth b. Schweinau und Gustav-Adolf-Straße an. Die Linie 177 fährt hierbei zur Haltestelle Gebersdorf und die Linie 179 fährt zur Haltestelle Gustav-Adolf-Straße. Auf diesem Linienweg erfolgt die Feinerschließung der Bereiche zwischen den U-Bahnhaltestellen Kleinreuth b. Schweinau und Gustav-Adolf-Straße. Die Erfüllung dieser Zielbeziehung ist in Abbildung 73 grafisch dargestellt.

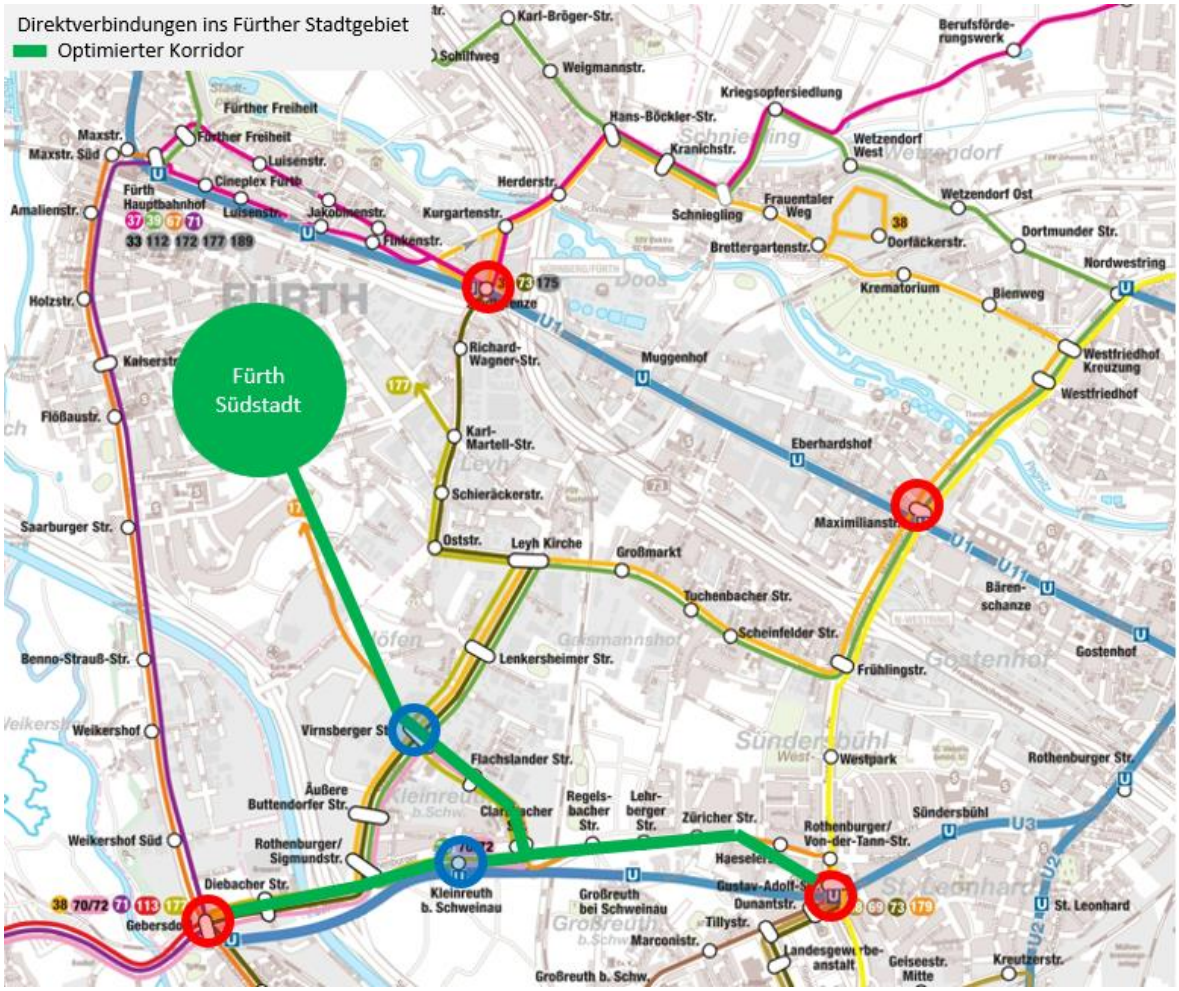


Abbildung 73: Buskonzept West 2, optimierter Korridor ins Fürther Stadtgebiet

In folgender Tabelle sind die Linien, deren Streckenverlauf sich durch das Buskonzept West 2 ändern wird, zusammengefasst.

Linie	Weg	Takt
Linie 38	Gebersdorf – Maximilianstraße - Stadtgrenze	20 | 20 | 40
Linie 39	Kleinreuth – Maximilianstraße – Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof	20 | 20 | 40
Linie 70/72	Zirndorf – Gebersdorf - Kleinreuth	*
Linie 71	Oberasbach – Gebersdorf – Fürth Hauptbahnhof	*
Linie 73	(Gustav-Adolf-Straße –) Gebersdorf - Stadtgrenze	20 | 20 | 40 (20 | 20 | /)
Linie 113	Unternbibert - Gebersdorf	*
Linie 177	Rudolf-Schiestl-Straße – Fürth Hauptbahnhof – Kleinreuth – Gebersdorf	20 | 30 | 60
Linie 179	Am Wegfeld – Großgründlach – Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof - Gustav-Adolf-Straße	20 | 30 | 60

*noch nicht final festgelegt

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Verbesserung des stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots im Nürnberger Westen • Verbesserung des ÖPNV-Angebots zwischen den westlichen U-Bahnästen U1 und U3 • Schaffung neuer direkter Tangentialverbindungen
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Erreichbarkeit der Umsteigeknotenpunkte • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung neuer umsteigefreier Tangentialverbindungen (Linie 38/39/73) • Feinerschließung parallel zur U-Bahn (Linie 179) • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung direkter Ortsverbindungen von Nürnberger U-Bahnlinien in die Fürther Innenstadt • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Ausrichtung des Busangebots auf den neuen U-Bahnhof Gebersdorf
Fahrgastgewinn Einnahmen	• Ca. 230.000 – 260.000 Fahrgäste/Jahr (in Nürnberg) • Ca. 190.000 zusätzliche Fahrzeug-km/Jahr
Kosten	• - 400.000 Euro/a (in Nürnberg)

7.3.3. Sonstige Maßnahmen

Für die folgenden drei Maßnahmen ist zum Zeitpunkt dieser Fortschreibung keine Finanzierungsaussicht gegeben. Sollte sich während der Laufzeit dieser Nahverkehrsplanfortschreibung die finanzielle Lage der Stadtkasse ändern, sind die Maßnahmen prioritär umzusetzen.

Taktverdichtungen NVZ/SVZ

Im Analyseteil dieser Nahverkehrsplanfortschreibung (s. Kapitel 5.3.1) wurde das ÖPNV-Streckennetz in Nürnberg anhand der Richtwerten analysiert und Schwachstellen aufgezeigt.

Nach einem Abwägungsprozess zwischen der VAG und der Verwaltung der Stadt Nürnberg, bei dem der Nutzen und die Wirtschaftlichkeit betrachtet wurden, kristallisierte sich auf der Analyse basierend auf folgenden Linien aufgrund der Richtwerte für die Bedienungshäufigkeit Bedarf für Taktverdichtungen heraus:

- NVZ: U1, 33
- SVZ: 40, 44, 45, 62, 66, 67, 69

Zieltakt für die U1 in der NVZ ist ein 5-Minutentakt. Dieser Takt würde auch in die Stadt Fürth verkehren. Die Kosten würden circa 70 % auf Nürnberger Seite und 30 % auf Fürther Seite aufschlagen. Diese Taktverdichtung müsste in enger Abstimmung mit der Stadt Fürth erfolgen. Die Linie 33 beschreibt eine wichtige Ost/West-Verbindung zwischen dem Norden

Nürnbergs und Fürth. Bei einer Taktverdichtung in der NVZ von 40 Minuten auf 30 Minuten kann die Linie zum einen attraktiver gestaltet werden und zum anderen taktüberlagert auf Fürther Stadtgebiet zusammen mit der Linie 178 fahren. Diese Linie fährt aktuell ebenfalls im 30-Minutentakt.

Die Linien 40, 44, 45, 62, 66, 67, 69 würden alle in der SVZ auf den betroffenen Linienabschnitten von einem 40-Minutentakt auf 20 Minuten verdichtet werden. In folgender Tabelle sind die Taktverdichtungsmaßnahmen zusammengefasst dargestellt. Die Taktverdichtungen wurden von der VAG mit Kosten hinterlegt.

Linie	VZ	Takt aktuell (min)	Takt neu (min)	Maßnahme
U1	NVZ	6 2/3	5	6 2/3´-Takt -> 5´-Takt
44	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt
67	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt
66	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt bis Köngishof
62	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt bis Katzwang Süd
33	NVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt
40	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt
69	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt
45	SVZ	40	20	40'-Takt -> 20'-Takt

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Verbesserung der NVZ- und SVZ-Bedienung für Buslinien zur Erfüllung der Richtwerte der Bedienungsqualität
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Bedienungsqualität durch Taktverdichtung ausgewählter, wichtiger Buslinien in der NVZ und SVZ • Verbesserung des Taktangebotes, gerade zu Randzeiten und in Randlagen
Fahrgastgewinn	• Gesamt: Ca. 785.000 – 815.000 Fahrgäste/Jahr
Kosten	• Gesamt: Ca. 3.320.000 Euro/Jahr

Aufgrund der in Kapitel 1.3 beschriebenen angespannten Haushaltslage, Personalnot beim Fahrpersonal und der vielen Straßenbahnprojekte hat die Priorisierung der Maßnahmen ergeben, die Taktverdichtungen während der Laufzeit dieser Nahverkehrsplan-fortschreibung nicht umzusetzen und das Thema aufgrund ungesicherter Finanzierung zurückzustellen. Die ausgewählten Linien gingen aus der Analyse hervor. Andere stark ausgelastete Linien wären aber gleichermaßen wichtig zu verdichten, erfüllen aber die untersuchten Vorgaben. Um den Mobilitätsbeschluss und das Maßnahmenpaket 2030 in voller Gänze umzusetzen, wären darüber hinaus in Zukunft noch weitere Taktverdichtungen notwendig.

SVZ-Bedienung Linie 68

In der Beantwortung eines Stadtratsantrages zur Einführung einer Bedienung im nördlichen Bereich der Linie 68 in der Schwachverkehrszeit (SVZ) wurde im AfV vom 20.04.2023 auf die vorliegende Nahverkehrsplanfortschreibung verwiesen.

Die SVZ-Bedienung der Linie wurde im Jahr 2003 im Zuge eines Sparpaketes bei einer durchschnittlichen Auslastung von 5 % eingestellt.

Derzeit wird auf dem Linienabschnitt der Linie 68 zwischen den Haltestellen Brehmstraße und Worzeldorfer Straße der Straßenbahnlückenschluss Minervastraße geplant. Aus diesem Grund wird das Busnetz vor Ort für die Beantragung von Fördermitteln für die Zukunft umgeplant. Um die Gewährung von Fördergeldern nicht durch die zwischenzeitliche Änderung der in diesem Falle wichtigen Linie 68 zu gefährden, können zur Taktverdichtung der Linie 68 in der SVZ zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine Aussagen getroffen werden. Die zukünftigen Planungen hängen von den Planungen zur Minervastraße ab. Für die Zukunft wäre ein Fahrtenangebot in der SVZ auf der Tangentiallinie 68 grundsätzlich zu befürworten.

ÖPNV-Erschließung Kleingründlach

Die Analyse in Kapitel 5.1.1 ergab, dass der Nürnberger Ortsteil Kleingründlach mittlerweile eine Einwohnerzahl von insgesamt über 200 Einwohnern hat und nicht innerhalb des Einzugsgebietes der Nürnberger ÖPNV-Haltestellen liegt und somit nicht durch den ÖPNV erschlossen ist. Der Grenzwert dazu in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern schreibt vor, dass Teilflächen ab 500 Einwohnern zu erschließen sind. Der Richtwert gilt ab 200 Einwohnern. Somit wird der verpflichtende Grenzwert erfüllt, der Richtwert, an dem sich die Stadt Nürnberg orientiert, allerdings nicht.

Aus dem gesetzlich geforderten Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit heraus erscheint die Erschließung Kleingründlachs durch einen Rufbus zwar sinnig, erreicht aber im Vergleich zum Buskonzept West 2 und der Verlängerung der Linie 47 vergleichsweise wenig Fahrgastpotentiale. Aufgrund der in Kapitel 1.3 bereits verdeutlichten angespannten Haushaltslage werden die in den vorherigen Unterkapiteln dargestellten Maßnahmen vorrangig umgesetzt. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Ortsteil Kleingründlach wird in den nächsten drei Jahren weiter beobachtet. Danach wird über das weitere Vorgehen entschieden.

Eine Erschließung Kleingründlachs käme mittels Rufbus in Frage. Alternative Varianten mittels Kleinbus oder Linienbus würden aktuell an den vorhandenen Straßenquerschnitten zwischen Großgründlach und Kleingründlach und am hochfrequentierten Bahnübergang in Richtung Eltersdorf bei einer Durchbindung einer Linie in diese Richtung scheitern. Ein Rufbus würde durch die Taxizentrale durchgeführt werden und auf dem Linienweg von Kleingründlach zur Haltestelle Spessartstraße (Nahversorger) über einen Halt am Friedhof/ an der Grundschule in Großgründlach und in Großgründlach Mitte für Umsteige-beziehungen nach Nürnberg Zentrum und Erlangen verkehren. Ein Rufbussystem besitzt einen Fahrplan mit Taktangebot. Fahrten würden durch eine telefonische Voranmeldung zustandekommen. Derzeit durch das Schulamt organisierte und durch die Taxizentrale durchgeführte Schülerverkehre zwischen Kleingründlach und Großgründlach könnten beispielsweise als feste Fahrten integriert werden. Da die Kosten eines solchen Rufbusses von der Anzahl der angemeldeten Fahrten abhängen, sind sie nicht sinnvoll zu beziffern.

Für die folgenden drei Maßnahmen, ist zum Zeitpunkt der Nahverkehrsfortschreibung noch keine handhabbare Lösung abzusehen. Die Maßnahmen werden daher folgend textlich erläutert.

Erweiterung der Deutschherrnstraße

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 wurde in der Deutschherrnstraße ein Erschließungsdefizit festgestellt. Die Beseitigung des Defizites wurde im Anschluss geprüft.

Die Dr. Erler Klinik ist mittlerweile durch die Linie 84 erschlossen und das Defizit damit gelöst. Die Wilhelm-Löhe-Schule kann nicht direkt erschlossen werden. Da das Linksabbiegen vom Spittlertorgraben in die Deutschherrnstraße aus infrastrukturellen und Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich ist, müsste die Bedienung über die Altstadt über das Fürther Tor und das Westtor geschehen. Diese Strecke wäre nur mittels Kleinbus befahrbar. Bei einer Erschließung der Schule wäre eine Befahrung mit Kleinbussen nicht mehr ausreichend und das Platzangebot unterdimensioniert. Bei einer Umfahrung des Gebiets in die Gegenrichtung im Uhrzeigersinn über die Fürther Straße und die Willstraße, bei der der Einsatz eines Linienbusses grundsätzlich möglich wäre, wäre die Wilhelm-Löhe-Schule nur umwegig vom Plärrer aus zu erreichen und der verkehrliche Nutzen wäre begrenzt. Ein Wendevorgang in der Praterstraße ist infrastrukturell ebenfalls nicht möglich.

Buskonzept Süd – Linie X

Die noch unbenannte Linie X des Buskonzeptes Süd soll in ihrer Hauptfunktion Worzeldorf und Herpersdorf direkt an die S-Bahn in Reichelsdorf anbinden. Um die Pünktlichkeit der Linie in ihrer Verbindung von Herpersdorf zur S-Bahn zu gewährleisten, wird eine Aufstellfläche in Worzeldorf zum Abwarten einer Wendezeit benötigt. Andernfalls kann die Funktion der Linie nicht gewährleistet werden. In Worzeldorf ist aktuell keine Aufstellfläche für den Bus vorhanden. Alternative Linienführungen wie beispielsweise die Verlängerung der Linie würden einen zusätzlichen Bus benötigen und wären aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr darstellbar. Aus diesen Gründen gibt es für diese Linienvariante derzeit keine Lösung, bei der die Kosten und der Aufwand in einem vertretbaren Verhältnis zum generierten Nutzen stehen.

Buskonzept Süd – Durchbindung Linie 52/662

Die Linien 52 und 662 verlaufen von Nürnberg und Schwabach jeweils nach Katzwang Mitte. Eine Verknüpfung der beiden Linien würde eine direkte und attraktive Verbindung zwischen Schwabach und dem Nürnberger Südosten schaffen, außerdem würden die Stadteile Worzeldorf und Herpersdorf umsteigefrei an Schwabach angebunden werden. Nach Abschluss der Sanierung der Rennmühlbrücke in Katzwang ist die Durchbindung der beiden Linien aus Sicht der Stadt Nürnberg in Zusammenarbeit mit der Stadt Schwabach anzustreben. Die Fertigstellung der Brücke wird voraussichtlich in die Laufzeit dieser Nahverkehrsplanfortschreibung fallen (s.a. AfV 20.01.2022, Buskonzept Süd).

7.4. Straßenbahn

Es folgen Informationen zu den beiden großen anstehenden Straßenbahnprojekten. Alle beschlossenen und in Umsetzung befindlichen Straßenbahnprojekte sind in Abbildung 74 dargestellt (Beschlusslage Stand 09.2024).

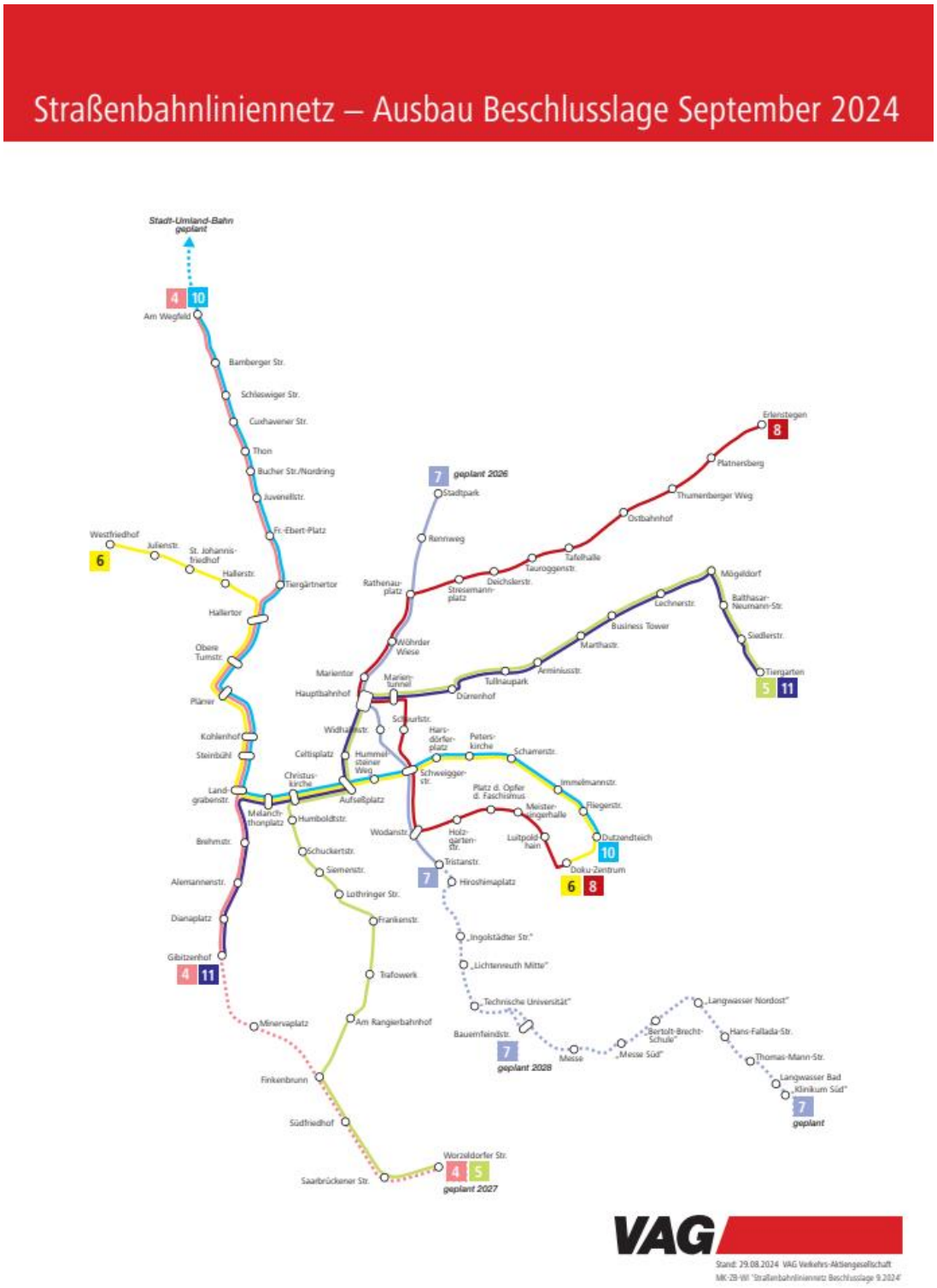


Abbildung 74: Straßenbahnliniennetz, Beschlusslage 09.2024

7.4.1. Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth

Auf dem Gelände des alten Südbahnhofs an der Brunecker Straße entsteht zwischen dem Hasenbuck und dem Volkspark Dutzendteich das neue Stadtquartier Lichtenreuth. Das Areal ist als gemischt genutztes Quartier zum Wohnen und Arbeiten mit weiträumigen Grünflächen geplant. Außerdem wird die Technische Universität Nürnberg (UTN) dort ihren Standort haben. Die Straßenbahnlinie 7, die aktuell an der Haltestelle Tristanstraße ihren Endpunkt hat und in der sogenannten Bayernwanne wendet, wird zur Erschließung des Gebiets über den Bundesstraßenring hinaus in das Stadtquartier verlängert. Das Gebiet kann so bestmöglich an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden. Es entstehen attraktive Direktverbindungen in die Nürnberger Südstadt, zum Hauptbahnhof und in Richtung Rathenauplatz und Stadtpark. Zudem wird ein schneller Umstieg auf das U-Bahnsystem an der Haltestelle Bauernfeindstraße ermöglicht. Auch für die weiteren Planungsabschnitte bis zum Südklinikum ergeben sich diese Vorteile für wichtige Verkehrserzeuger in Langwasser wie der Messe, der Bertolt-Brecht-Schule und dem Klinikum Süd, welches so erstmals an eine hochwertige Schienenanbindung mit Direktverbindung zum Hauptbahnhof angebunden werden könnte.

Das Projekt besteht aufgrund der Länge der Strecke und der zeitlichen Abhängigkeit mit der Entwicklung der UTN aus drei Planungsabschnitten (PA):

- PA 1 Tristanstraße bis Bauernfeindstraße
- PA 2 Bauernfeindstraße bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule
- PA 3 Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule bis Klinikum Süd

Der Beschluss des konkreten Linienverlaufs der Trasse der Straßenbahn im Brunecker Areal („Liniengenehmigung“ für den ersten Planungsabschnitt) erfolgte in der Stadtratssitzung am 04.03.2020 (TOP 2 „Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Technischen Universität Nürnberg (TUN)“). Ferner wurde die Verwaltung beauftragt, die Fortführung der Linie bis Bertolt-Brecht-Schule und weiter bis Klinikum Süd (PA 2 und 3) planerisch auszuarbeiten. Die Verwaltung wurde mit Beschluss vom 20.07.2023 mit der weiteren Planung der beiden fortführenden Planungsabschnitte beauftragt. Außerdem wurde beschlossen, die Entwurfsplanung weiter auszuarbeiten und für den ersten Bauabschnitt bis Bauernfeindstraße einen Zuschussantrag zu stellen. Derzeit liegen die Planfeststellungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde und werden aktuell noch geprüft. Parallel zum Planfeststellungsverfahren werden Fördermittel beantragt. Der Bau kann in Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung voraussichtlich 2026 beginnen. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr 2028 vor.

Im Juli 2022 trat die Fortschreibung der Standardisierten Bewertung 2016+ in Kraft. Diese stellt die Basis für den Nachweis der Förderwürdigkeit gegenüber Bund und Land dar. Auf Basis der Beschlusslage wurde die NKU aus 2019 (Stadtratsbeschluss am 10.04.2019) vom Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH fortgeschrieben. Die vorläufigen Ergebnisse der Fortschreibung der Nutzen/Kosten-Untersuchung (NKU) aus dem Beschluss vom 20.07.2023 sind folgende (empfohlene Kostenzuschläge wurden hierbei sensitiv berücksichtigt):

Planungs-abschnitt	Verlängerung von Tristanstraße bis	Nutzen/Kosten-Verhältnis*
		[-]
1	Bauernfeindstraße	2,97
2	Messe	1,10
3	Klinikum Süd	1,10

*) Preisstand 2021
mit Planungskosten 10%
mit Zuschlägen (entsprechend Planungstiefe 20-30%)

Unter anderem die hohe Nutzungsdichte im Brunecker Areal, die vergleichsweise geringen Investitionskosten und der geringe zusätzliche Fahrzeugbedarf führen zu der positiven Bewertung der Maßnahme. Ergänzende Sensitivuntersuchungen wie in obiger Tabelle zeigen, dass auch bei Kostensteigerungen weiterhin von einer Förderfähigkeit ausgegangen werden kann. Bei der Verlängerung bis zur Messe Ost/ Bertolt-Brecht-Schule reduziert sich der Nutzen/Kosten-Indikator gegenüber der Variante bis zur Bauernfeindstraße, der Nutzen/Kosten-Indikator liegt aber klar über 1. Die weitere Verlängerung von der Messe zum Klinikum erreicht durch die Verbesserung der Erschließung von Langwasser Ost und des Klinikums Süd wieder einen deutlichen Fahrgastgewinn.

7.4.2. Straßenbahndurchbindung Minervastraße

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 19.02.2020 wurde die Planung für die rund 1,7 km lange Neubaustrecke beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die weiteren Planungsschritte zu veranlassen. Die Unterlagen wurden bereits bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht und das erforderliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Weitere Meilensteine sind der Zuwendungsantrag mit Zuschussbescheid und die Vergabe der Ausführungsplanung. Der Baubeginn ist je nach Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses sowie der Finanzierungsbereitstellung inklusive Zuschussbeantragung und -bewilligung für das Jahr 2025 geplant. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme noch vor der Sanierung des sog. Mauslochs (Bahnunterführung Katzwanger Straße) vor, um die neue Trasse als Ausweichstrecke für die lange Dauer der Sanierungsmaßnahme nutzen zu können. Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2027 geplant.

Die Straßenbahnlinie 4 soll von der derzeitigen Endhaltestelle Gibitzenhof über die Dianastraße, Minervastraße und Julius-Loßmann-Straße bis zum Endhalt Worzeldorfer Straße verlängert werden. Mit dem Lückenschluss zwischen den Haltestellen Gibitzenhof und Finkenbrunn entsteht eine neue zentrumsgerichtete Direktverbindung. Für alle Fahrgäste zwischen Gartenstadt und Plärrer bzw. Nordstadt entfällt zukünftig ein Umstieg. So verringert sich die Fahrzeit. Die Erreichbarkeit des Zentrums, der nördlichen Stadtteile sowie zentraler Umsteigeknoten wird deutlich verbessert. Für Fahrgäste im Einzugsbereich

der Haltestelle Minervastraße entsteht ein neues leistungsfähiges und hochwertiges Schienenverkehrsangebot mit direkter Anbindung an das Zentrum. Für Fahrgäste im Einzugsbereich der Haltestellen der heutigen Linie 5 (Finkenbrunn, Südfriedhof, Saarbrückener Straße, Worzeldorfer Straße) entsteht durch das zusätzliche Fahrtenangebot ein dichterer Takt der Straßenbahn. Aus diesen Verbesserungen ergibt sich ein Fahrgastzuwachs im ÖPNV. Das Potential an Fahrgastzugewinnen erhöht sich durch das verbesserte Angebot mit der hohen Qualität der Nürnberger Straßenbahn, die beschleunigt an Ampeln und häufig auf vom Kraftfahrzeugverkehr getrennten Bahnkörpern sowie mit Fahrzeugen mit hoher Fahrgastkapazität fahren kann.

Die Vorteile der Straßenbahnbaumaßnahme liegen nicht nur in der Verbesserung des Angebots. Auch die Flexibilität des Straßenbahnbetriebs kann dadurch deutlich verbessert werden. Durch die Neubaustrecke entsteht ein alternativer Ein- und Ausrückweg für die Straßenbahnen, die vollständig im Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße hinterstellt sind. Bei Störungen in der Gugelstraße bleiben der Betriebshof und die Werkstatt erreichbar. Planmäßig können die ein- und ausrückenden Bahnen auf beide Strecken verteilt werden. Die Strecke über die Gugelstraße wird damit von Ein- und Ausrückern entlastet. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Fuhrparkerweiterung sehr wichtig. Betrieblich hat die VAG erheblich kürzere Ein- und Ausrückwege, z.B. in Bezug auf die Endstationen Worzeldorfer Straße und Gibitzenhof. Die Strecke über die Minervastraße ist während des Neubaus der Eisenbahnbrücke „Großes Mausloch“, die ab 2027 geplant ist, die einzige Möglichkeit für eine leistungsfähige Schienenanbindung der Stadtteile Gartenstadt, Falkenheim und Kettelersiedlung mit Anschluss an mehrere Buslinien. Ein aufwändiger, störungsanfälliger und teurer Schienenersatzverkehr mit Bussen (und der Buslinien 51 und 67) kann damit vermieden werden. Auch bei anstehenden Baumaßnahmen und Störungen im Streckenbereich Frankenstraße – Christuskirche – Landgrabenstraße bleibt der Straßenbahnbetriebshof durch die Maßnahme für die Straßenbahn erreichbar und wird nicht vom restlichen Schienennetz abgeschnitten. So kann die komplette Einstellung des Straßenbahnbetriebes vermieden werden.

Die Wendeschleife Gibitzenhof wird durch die Baumaßnahme nicht mehr für das Abwarten von Wendezeiten von zwei Linien benötigt. Mit der bestehenden Wendeschleife kann die zum 10.12.2023 eingeführte Linie 11 zusammen mit der Linie 4 aufgrund der örtlichen Verhältnisse aktuell nur eingeschränkt abgewickelt werden, da das Fehlen von Überholmöglichkeiten keine Reserven für längere Standzeiten zulässt und Liniensortierungen ebenfalls ausgeschlossen sind. Diese Situation wird durch den Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße ebenfalls entschärft. So können die Fahrzeiten der Linien 4 und 11 unabhängiger voneinander geplant werden und ein betrieblicher Zwangspunkt im Straßenbahnnetz kann entfallen. Die Flexibilität des Straßenbahnbetriebs und dessen Planung wird so deutlich erhöht.

7.4.3. Straßenbahnausbauprogramm 2035

Die in Kapitel 2.5.1 erläuterten Ausbaumaßnahmen des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035 werden hier nochmals der Vollständigkeit halber erwähnt, da sie für den zukünftigen reibungslosen betrieblichen Ablauf der Straßenbahn erhebliche Wichtigkeit besitzen. Im Detail beinhaltet das ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035 folgende Einzelmaßnahmen:

- Straßenbahnverlängerung Rathenauplatz bis Berliner Platz (in Bau)
- Straßenbahnlückenschluss Minervastraße
- Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth
- Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße
- Allersberger Straße Nord
- Plärrer
- Ostendstraße
- Allersberger Straße Süd
- Stadt-Umland-Bahn Abschnitt Nürnberg
- Johannisstraße
- Frankenstraße
- Bahnhofsvorplatz

7.5. ÖPNV-Beschleunigung

Über separate Trassen oder die gesonderte Steuerung an Ampeln werden Busse und Straßenbahnen gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt. Dieses wichtige Element der ÖPNV-Förderung muss weiter forciert werden, um den öffentlichen Nahverkehr in Nürnberg attraktiver zu machen, mehr Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf Busse und Bahnen zu bewegen und damit mehr Fahrgäste für die stadtverträglichen öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen.

Um das bestehende Beschleunigungsniveau weiter zu erhöhen, sind in den nächsten Jahren eine Vielzahl von Projekten geplant, die den Ausbau des Netzes und der Beschleunigung des ÖPNV dienen. Dazu zählen unter anderem der 3. Bauabschnitt des Projektes „Ringbuskonzeptes Nürnberg“, der Umbau der Bayreuther Straße mit gleichzeitiger Inbetriebnahme der neuen Haltestelle „Stadtparkschleife“, die Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth, die Einrichtung einer eigenen Busspur und der gleichzeitigen Beschleunigung an den Ampeln in der Maximilianstraße und die StUB.

Da der technische Support des derzeit für die ÖPNV-Beschleunigung von ÖPNV-Fahrzeugen an Ampeln verwendeten Bake-Funk Systems in 2025 ausläuft, wird die VAG in Zusammenarbeit mit SÖR und dem Verkehrsplanungsamt das bestehende System auf eine zukunftsfähige Nachfolgetechnologie umstellen. Bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen können ab diesem Zeitpunkt keine neuen Fahrzeuge mehr mit dem bestehenden Bake-Funk System ausgestattet werden. Gegenwärtig finden Tests zur

Zuverlässigkeit mit haltestellenreferenzierten Wegstreckenmeldepunkten statt. Die Testergebnisse werden auf ausreichende Qualität für die ÖV-Beschleunigung bewertet und die nächsten Schritte besprochen.

7.6. Maßnahmen Dritter

Planungen des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB)

Die Stadt-Umland-Bahn ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach, um eine hochwertige Schienenverkehrsverbindung des allgemeinen ÖPNV zwischen den drei Städten zu schaffen. Im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit haben die Städte im Jahr 2016 hierzu den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) gegründet. Die Stadt-Umland-Bahn knüpft im Nürnberger Knoblauchsland an der nördlichsten Haltestelle des Nürnberger Straßenbahnnetzes „Am Wegfeld“ an.

Ziel des Projektes ist es insbesondere, die starken Pendlerströme zwischen den drei Städten auf die Schiene zu lenken. Dazu sollen die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte angebunden werden. Dies sind vor allem die großen Firmen Siemens, framatome, adidas, PUMA, Schaeffler sowie die Friedrich-Alexander-Universität (FAU), die Stadtverwaltung Erlangen und im nördlichen Stadtgebiet von Nürnberg die Firma Staedtler. Darüber hinaus stellt die StUB eine neue Verbindung der Nürnberger und Erlanger Fachbereiche der FAU her. So auch mit dem geplanten Neubau der Erziehungswissenschaften im Nürnberger Norden, wo der pädagogische Anteil der Lehrerausbildung stattfindet, mit den Erlanger Standorten, an denen die meisten Fachausbildungen gelehrt werden.



Abbildung 75: Streckenverlauf der StUB, Übersichtsplan mit Points of Interest (POI)[101]

2018 hat der Verbandsausschuss des ZV StUB folgende acht Projektziele definiert:

- Verlängerung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 (Gibitzenhof -) Plärrer – Am Wegfeld nach Erlangen und Herzogenaurach
- Wiederanbindung Herzogenaurachs an den Schienenverkehr mit direktem Umsteigen zum Schienenpersonenfernverkehr, Express- und S-Bahn-Verkehr
- Erschließung der Unternehmenszentralen der Herzogenauracher Großkonzerne Schaeffler, Puma und adidas und Erlanger Siemens-Standorte
- Schaffung einer attraktiven innerstädtischen ÖPNV-Verbindung zwischen den Bevölkerungsschwerpunkten im Erlanger Stadtwesten (Alterlangen, Büchenbach) und der Innenstadt
- Schaffung einer leistungsfähigen ÖPNV-Achse zwischen den wesentlichen Hochschuleinrichtungen in den Städten: Nürnberger Hochschulstandorte, FAU-Südgelände und FAU-Standorte im Erlanger Zentrum
- Schaffung der Voraussetzungen für eine später mögliche Anbindung eines weiteren Astes von Erlangen nach Osten
- Vermeidung von zu starker Konkurrenz zur S-Bahn-Linie 1 und zur Nürnberger U-Bahn-Linie 3

Das erste Ziel bedeutet auch, dass die Bahnen ohne Umsteigenotwendigkeit Am Wegfeld vom Nürnberger Straßenbahnnetz ins StUB-Netz wechseln. Am Wegfeld ist insofern nur die Bau- und Eigentumsgrenze zwischen den beiden Betreibern. Zum Zeitpunkt des Beschlusses existierte bei Am Wegfeld nur die Linie 4. Mit der Umstellung und Erweiterung des Linienangebotes in Nürnberg (Fahrplanwechsel 10.12.2023) bietet sich auch die Linie 10, die zwischen den wichtigen Umsteigeknoten Am Wegfeld und Plärrer den Takt der Linie

[101] ZV StUB.

4 verdichtet, für die Verlängerung Richtung Erlangen / Herzogenaurach an, da diese den größten Fahrgastströmen im Nürnberger Straßenbahnnetz eine Direktverbindung ermöglicht.

Das letzte Ziel resultiert aus einer Bedingung der Fördermittelgeber. Der Verweis auf die S-Bahn-Linie 1 ist aus Nürnberger Sicht unkritisch, da die S1 als schnelle Direktverbindung zwischen den Stadtzentren Nürnberg und Erlangen ganz andere Gebiete und Verkehrsbedürfnisse erschließt, als die feinräumig erschließenden Straßenbahnlinien 4 und 10 bedienen. Der Verweis auf die U3 wird seitens der Stadt Nürnberg ebenfalls unkritisch gesehen, da die verlängerte Straßenbahnlinie zusätzliche Fahrgäste mit Umstieg zur U3 am Friedrich-Ebert-Platz erwarten lässt.

Aktuelle Planung in Nürnberg



Abbildung 76: Streckenverlauf der StUB im Stadtgebiet Nürnberg[102]

Die StUB folgt von Am Wegfeld ausgehend der Bundesstraße 4 nach Norden Richtung Erlangen und bedient die Ortsteile Buch, Boxdorf und Reutles/Großgründlach. Als Haltestellen vorgesehen sind: Buch Nord, Boxdorf, Moosäckerstraße und Reutleser Straße.

[102] ZV StUB.

Die Straßenbahntrasse wird bis zur B4-Abfahrt „Reutles“ mit dem Korridor der Bundesstraße gebündelt. Zur Stadtgrenze nach Erlangen verschwenkt sie, um die Ortslagen von Reutles/Großgründlach und Erlangen-Tennenlohe besser erreichen zu können. Mit Umstellung und Ausweitung des Linenangebotes der Straßenbahn in Nürnberg zum Dezember 2023 stehen bei Am Wegfeld zwei Linienwege (Linie 4 und Linie 10) zur Angebotsverknüpfung der StUB zur Verfügung. Hiervon soll eine Linie als Grundtakt nach Herzogenaurach weitergeführt werden. Die andere Linie wird zur Angebotsverdichtung in Nürnberg weiterhin auf Nürnberger Stadtgebiet wenden. Einzelne Fahrten sollen in der HVZ Richtung Erlangen verlängert werden, um das Angebot bedarfsgerecht zu verstärken.

Bei der neuen Haltestelle „Reutleser Straße“ an der Stadtgrenze zu Erlangen soll am dort entstehenden neuen Verknüpfungspunkt zu den Stadtbuslinien auch eine Park & Ride-Anlage entstehen. Aufgrund der günstigen Lage an der Anschlussstelle „Erlangen/Tennenlohe“ der Bundesautobahn 3 wird für die Menschen aus dem Einzugsgebiet der Autobahn mit Zielen in Erlangen und Nürnberg eine attraktive Möglichkeit zum Umstieg auf die Straßenbahn geschaffen.

Beseitigung von Defiziten und Verbesserung des Verkehrsangebots im Nürnberger Stadtgebiet

Durch die StUB werden insbesondere die in der Analyse des Nahverkehrsplans identifizierten Defizite in der Angebotsqualität des ÖPNV im Knoblauchsland (vgl. Kapitel 5.2.1) weitgehend behoben:

Durch den bei Am Wegfeld entfallenden Umsteigezwang Richtung Norden verkürzen sich die Reisezeiten für weite Teile des Knoblauchslandes. Insbesondere für die direkt erschlossenen Stadtteile Buch, Boxdorf und Reutles verbessert sich die Erreichbarkeit von Zielen in Nürnberg erheblich. Auch für die mittelbar angebundenen Stadtteile verkürzt sich durch die hochwertige Straßenbahnerschließung die Reisezeit zum Stadtzentrum.

Mit dem geplanten 10-Minuten-Grundtakt mit zusätzlichen Fahrten in den Spitzenstunden, verbessert sich auch die Bedienungsqualität. Der Bau der StUB führt damit zu Verbesserungen der Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität. Durch die erreichbare Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wird es zu einer Verlagerung von Fahrten des MIV auf den ÖPNV geben. Darüber hinaus werden entlang der Neubaustrecke auch bestehende und geplante Gewerbe- und Wohnstandorte aufgewertet. Zudem kann im Rahmen der Bauarbeiten für die StUB die Radschnellverbindung zwischen Erlangen und Nürnberg realisiert werden.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Schaffung einer Schienenverkehrsachse nach Erlangen im Korridor der Bundesstraße 4 • Optimale ÖPNV-Erschließung des Knoblauchslandes • Verbindung der Nürnberger und Erlanger FAU-Standorte mit einem durchgehenden Schienenverkehrsmittel • Verbesserung der Erschließung der Gewerbebetriebe in Boxdorf • Schaffung einer P+R-Anlage im Bereich der A3-Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Erreichbarkeit des Zentrums im Korridor der Straßenbahn • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung direkter, umsteigefreier Verbindungen • Verbesserung der Bedienungsqualität durch zusätzliches Fahrten-angebot und erhöhte Kapazitäten/Leistungsfähigkeit der Straßenbahn • Verbesserung der Erschließungsqualität durch Ausbau des Korridors mit qualitativ hochwertiger Straßenbahn
Fahrgastgewinn	• Ca. 230.000 Pkm/Werktag (L-Netz gesamt)
Kosten	• Baukosten Gesamtstrecke bis Herzogenaurach: 635 Mio. €, Preisstand 2022, Eigenanteil Stadt Nürnberg (inkl. Planung): 27 Mio. €:

7.7. Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur wurde bereits in Kapitel 5.5.2 berichtet. Wie dort erläutert, sind noch nicht alle Bus- und Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut. Für diese erfolgt eine neuerliche Priorisierung. Das genaue Vorgehen wird in diesem Kapitel betrachtet.

7.7.1. Bushaltestellen

Die Erarbeitung der neuen Prioritätenlisten erfolgt unter Berücksichtigung von vier Kriterien.

Kriterium eins sieht vor, dass noch nicht ausgebaute Bushaltesteige mit Priorität eins aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 in der neuen Priorisierungsliste wieder in die wichtigste Priorität 1 übernommen werden.

Kriterium zwei sieht vor, dass zusätzlich diejenigen Haltestellen aufgenommen werden, die bisher nur in eine Fahrtrichtung barrierefrei ausgebaut sind. So können verstärkt komplett barrierefreie Reiseketten ermöglicht werden.

Ein drittes Kriterium, das bei dieser Aktualisierung der Listen zum barrierefreien Ausbau der Haltesteige Berücksichtigung findet, ist das Kriterium der Linienbezogenheit. Damit wird sichergestellt, dass ein Fahrgast entlang eines bestimmten Linienabschnitts die Fahrt von

Anfang bis Ende ohne Barrieren zurücklegen kann. Dazu wurden bei den wichtigen Linien innerhalb der Alt- und Innenstadt zwischen dem Start- bzw. Endhalt und den jeweiligen ersten U-Bahnverknüpfungspunkten die noch nicht barrierefreien Bussteige komplett aufgenommen. Konkret betroffen sind hier die Linien 34, 36 und 37/46/47. Des Weiteren wurden die stark frequentierten Radiallinien 43/44 bis Zabo sowie die Ringbuslinien 35 und 65 berücksichtigt.

Das **vierte Kriterium** besteht aus einer bereits zum Oktober 2020 mit dem Behindertenrat abgestimmten Auflistung von Haltestellen, die aus Betroffenensicht mit hoher Priorität umzubauen wären.

Unter Berücksichtigung aller Kriterien entstand eine neue **Prioritätenliste 1**, die alle Bushaltesteige mit Blick auf die Barrierefreiheit beinhaltet. Insgesamt enthält die Liste 300 vorrangig auszubauende Bushaltesteige. Diese Haltesteige wurden zur Unterscheidung des notwendigen Aufwandes folgenden Unterkategorien zugeordnet:

- Prioritätenliste 1a Umsetzung im Zuge von Umbaumaßnahmen
- Prioritätenliste 1b Umsetzung erfolgt mit Kleinmaßnahmen
- Prioritätenliste 1c Umsetzung im Rahmen eigenständiger Ausbauprojekte

Diese Unterteilung stellt keine Rangfolge der Bearbeitung dar. In der **Prioritätenliste 1a** mit Umbaumaßnahmen sind diejenigen Haltestellen enthalten, für deren Umbau ein baulicher Eingriff in den Seitenbereich bzw. zusätzlicher Straßenumbau erforderlich ist. Für den Umbau eines Bussteigs fallen in etwa Kosten von ca. 50.000 Euro und i.d.R. für eine Haltstelle ca. 100.000 Euro an. Seit dem Jahr 2015 wurden jährlich 300.000 Euro im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) der Stadt Nürnberg für den barrierefreien Haltestellenumbau bereitgestellt. Mit diesem Budget können demnach jährlich ca. sechs Haltesteige oder drei komplette Haltestellen umgebaut werden. Um möglichst bald eine barrierefreie Haltestelleninfrastruktur zu erhalten, ist dringend zu prüfen, ob die verfügbaren Mittel erhöht werden können.

Teilweise genügen bereits kleinere Eingriffe im Seitenbereich, um den Zustand der Barrierefreiheit zu erreichen. Maßnahmen dieser Art finden sich in der **Prioritätenliste 1b** mit Kleinmaßnahmen wieder. Es muss zum Beispiel lediglich das alte schwarze Blindenleitsystem durch das neue weiße ersetzt werden oder Hindernisse im Bereich des barrierefreien Einstiegs müssen versetzt werden. Hierfür ist eine Umsetzung im Rahmen des Unterhalts zeitnah anzustreben.

Oftmals stehen aber auch separate, umfassendere Maßnahmen an, die nicht nur die Bushaltestelle betreffen, sondern in den Kontext eines größeren Projekts fallen. Haltestellen, die davon betroffen sind, sind zur Nutzung von Synergieeffekten in der **Prioritätenliste 1c** im Rahmen eigenständiger Ausbauprojekte zu finden. Beispiele hierfür sind der städtebauliche Wettbewerb am Obstmarkt mit Umbau der Haltestelle Heilig-Geist-Spital oder auch die Sanierung des Plärrers.

Priorisierungsstufe	Anzahl Haltesteige
Prioritätenliste 1a mit Umbaumaßnahmen	171
Prioritätenliste 1b mit Kleinmaßnahmen	87
Prioritätenliste 1c mit separaten Projekten	42
Summe	**300**

Alle weiteren Haltestellen fallen in die Prioritätsstufen 2 und 3. Die Stufe 3 umfasst Bedarfs- und Nightlinerhaltestellen. Alle übrigen Haltestellen fallen demnach in Priorität 2.

7.7.2. Straßenbahnhaltestellen

Für die Weiterführung des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen bildet die für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2017 erfolgte Klassifizierung weiterhin die Grundlage. Die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus erfolgt nun anhand von Prioritätsstufen von 1 bis 4. Je niedriger die Zahl, desto höher ist die Dringlichkeit.

Durch die Einführung der neuen Avenio-Fahrzeuge gelten nun manche Haltesteige nicht mehr als barrierefrei, die diesen Status zuvor schon einmal erreicht hatten. Das liegt darin begründet, dass die Rollstuhlplätze in den Fahrzeugen nun nicht mehr an Tür eins, sondern an den Türen zwei und drei liegen. Solange sowohl die neuen Avenio-Fahrzeuge als auch noch die Altfahrzeuge in Betrieb sind, ergeben sich teilweise nicht optimale Bedingungen in Bezug auf die Barrierefreiheit, was durch die geänderte Lage der barrierefreien Zustiege zum Fahrzeug begründet ist.

Oft kann die Barrierefreiheit der Haltestellen durch kleine Maßnahmen, wie das Versetzen von störenden Einbauten an Tür zwei oder drei, wieder erreicht werden. Das bedeutet, dass nicht jede der Umbaumaßnahmen mit hohem Aufwand und großen Eingriffen in den Straßenraum verbunden ist.

Unter diesen geänderten Bedingungen gelten nun von den 158 Haltestellen insgesamt 61 Haltesteige als barrierefrei, was 39 % entspricht.

Der Ausbau der übrigen Steige erfolgt in der Reihung nach den Prioritätsstufen 1 bis 4. Abweichend dazu sollten, beispielsweise bei Straßenbaumaßnahmen, in deren Zuge Haltestellen ohnehin sinnvoll mit saniert werden könnten, die Synergieeffekte genutzt und das Vorhaben vorgezogen werden.

Priorisierungsstufe	Anzahl Haltesteige	Anteil
Priorität 1	27	17 %
Priorität 2	10	6 %
Priorität 3	32	20 %
Priorität 4	28	18 %
Bereits barrierefrei	61	39 %
Summe	**158**	**100 %**

Wie viele der Haltesteige in welcher Prioritätsstufe sind, lässt sich der Tabelle entnehmen. Eine Übersicht bietet die folgende Karte (vgl. Abbildung 77).

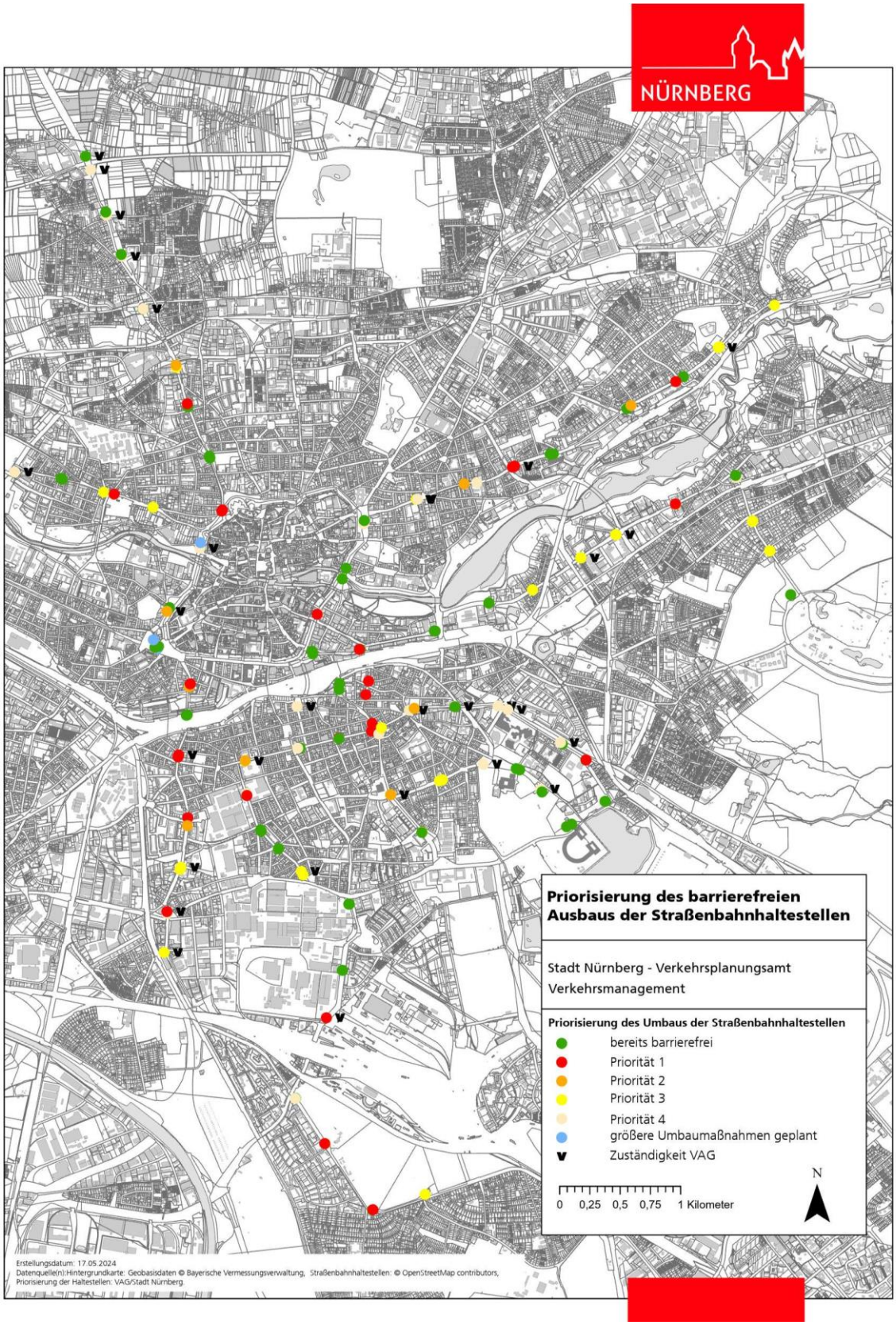


Abbildung 77: Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen

Die komplette Liste der Haltestellen mit Zuordnung zur jeweiligen Priorität findet sich im Anhang.

7.7.3. U-Bahnhöfe

Für die U-Bahnhöfe sind zum jetzigen Zeitpunkt keine größeren Umbaumaßnahmen geplant. Teilweise findet noch das ältere, graue taktile Blindenleitsystem in den U-Bahnhöfen Verwendung. Dieses wird sukzessive durch das neue, weiße Blindenleitsystem ersetzt. Die Sanierung der Bahnhöfe der U1 erfolgt schrittweise, der Umbau der Passage des U-Bahnhofes Lorenzkirche ist in Bau.

Teilweise fehlt noch das Blindenleitsystem auf Straßenebene mit der Hinführung zu den Aufzügen und Treppen. Der Behindertenrat der Stadt Nürnberg schlägt auch hierfür ein Vorgehen mittels Priorisierung vor. Mit erhöhter Priorität sind die größeren U-Bahnhöfe mit Zwischengeschoss sowie diejenigen mit Umsteigebeziehungen zur Schiene zu sehen. Die Verwaltung prüft den Vorschlag und das weitere Vorgehen. Es ist insbesondere eine sukzessive Umsetzung im Rahmen des Unterhalts und aus Synergieeffekten bei flankierenden Maßnahmen anzustreben.

7.8. Weiterentwicklung intermodaler Angebote

NürnbergMOBIL App

Wie in Kapitel 5.6.5 bereits erwähnt, plant die VAG die Integration weiterer Partner in die NürnbergMOBIL App. Demnächst wird der Albrecht Dürer Airport hinzukommen, in die App sollen Informationen über Ankunfts- und Abflugzeiten sowie zu den Check-In Schaltern integriert werden.

Weiterhin hat die VAG den E-Scooter-Anbieter VOI in die App integriert. Die Auswahl des Anbieters erfolgte über ein offenes Interessensbekundungsverfahren, stand also grundsätzlich allen E-Scooter-Anbietern offen.

Zudem wird an einem intermodalen Routing mit Reservierungsoption für VAG_Räder gearbeitet. Die Idee ist, dass der Fahrgast für eine Reiseroute auch schon maximal eine halbe Stunde im Voraus das VAG_Rad reservieren kann, um den Wechsel der Verkehrsmittel möglichst nahtlos zu gestalten.

Die unterschiedlichsten Planungen machen deutlich, dass die Absicht besteht, alle Fortbewegungsmöglichkeiten der Region nach und nach in einer App zu bündeln.

Park & Ride

Die Park & Ride-Anlage in Röthenbach wurde abgebrochen und sollte mit leicht erhöhter Kapazität neu gebaut werden. Zwischenzeitlich zeigte sich jedoch, dass die Kosten für einen Neubau zu hoch wären, weshalb das Vorhaben derzeit nicht zur Umsetzung kommen wird. Die Lage des Parkplatzes ist mit 4,5 km Entfernung zudem zu nah am Zentrum (vgl. Park & Ride-Konzept Nürnberg).

Die Park & Ride-Anlage Bauernfeindstraße ist aufgrund von Bauarbeiten zeitweise gesperrt, wird jedoch langfristig entfallen. Im Zuge der Straßenbahnverlängerung nach

Lichtenreuth bis zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße sehen die Planungen auf dieser Fläche eine Straßenbahn-Wendeschleife vor. In Langwasser Süd ist im Bebauungsplan ein Park & Ride-Parkhaus festgesetzt, das auch als Ersatz für die dann entfallenden Park & Ride-Stellplätze an der Bauernfeindstraße dienen könnte. Die Finanzierung ist ungeklärt.

Ein Beschluss des Verkehrsausschusses vom 20.08.2018 sieht vor, dass die Park & Ride-Anlage Am Wegfeld um knapp 100 Kfz-Stellplätze erweitert werden soll. Allerdings wird sich aufgrund der geplanten Realisierung der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach der Bedarf an Park & Ride-Stellplätzen nach Norden zur Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe an der BAB3 verschieben. Der hohe Bedarf an Stellplätzen an der Park & Ride-Anlage Am Wegfeld ist folglich nur temporär zu erwarten. In mittelfristiger Perspektive soll an der vorgesehenen StUB-Haltestelle „Reutleser Straße“ eine neue Park & Ride- sowie eine Bike & Ride-Anlage mit voraussichtlich ca. 600 Pkw-Stellplätzen und ca. 80 Radabstellplätzen entstehen. Eine im Bedarfsfall erweiterbare modulartige Realisierung verspräche einen bedarfsgerechten Ausbau.

Im Zuge der Verlängerung der U-Bahnlinie U3 bis Gebersdorf sollen dort eine neue Park & Ride-Anlage Gebersdorf mit rund 400 Kfz-Stellplätzen und ein Fahrradparkhaus mit rund 300 Fahrradstellplätzen entstehen.

Wegen des Tarifsprungs der VGN-Tarifzonen ist der Park & Ride-Parkplatz in Katzwang für Pendler attraktiv. Die Erweiterung der Park & Ride-Anlage Katzwang wurde geprüft. Naturfachliche Belange lassen eine Vergrößerung der Anlage nicht zu. Mit Einführung des E-Tickets kann die Abrechnung nach Kilometrierung und nicht mehr nach Zonen erfolgen, so dass der nächste Park & Ride-Platz an der Strecke Richtung Süden (Park & Ride Limbach, 60 Parkplätze) hinreichend attraktiv werden wird. Außerdem fließen für einen Großteil der Abokunden des ÖPNV durch die Einführung des Deutschlandtickets die Tarifgrenzen des VGN nicht mehr in die Ticketkaufentscheidung und Routenwahl ein.

Grundsätzlich ist die bisherige vollständige Kostenfreiheit der P+R-Parkflächen zu prüfen.

Carsharing

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den ersten beiden Ausbaustufen für Carsharing-Angebote an sogenannten Mobilpunkten in Nürnberg hat der Nürnberger Stadtrat mit dem im Januar 2021 mehrheitlich gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ die Verwaltung beauftragt, bis zum Jahr 2025 zur Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung insgesamt 100 Mobilpunkte einzurichten und ein möglichst engmaschiges Netz an Standorten zu schaffen, so dass innerhalb des B4-Rings von jedem Standort aus in einer fußläufigen Entfernung von rd. 350 Metern eine Station erreicht werden kann. Mit der inzwischen vierten Ausbaustufe, die bis zum Frühjahr 2025 umgesetzt wird, wird dieses Ziel erreicht. Nach und nach soll auch das Netz außerhalb des B4-Rings weiter verdichtet werden.

Fahrradverleih

Überlegungen bezüglich einer Ausweitung des Fahrradverleihsystems bestehen schon länger. Im Jahr 2022 startete ein erster Pilotversuch in Erlangen im Rahmen des

Forschungsprojektes „Straße der Zukunft“. Hierfür konnten an drei testweise eingeführten Stationen in der Stadt Erlangen VAG_Räder geliehen werden. Das Projekt lief bis Ende September 2022. Im Zuge der Neuausschreibung des Fahrradverleihsystems durch die VAG wurde die Ausweitung des Verleihgebietes auf die Städte Fürth, Erlangen und Schwabach mit aufgenommen. Die Ausschreibung fand im Jahr 2023 statt. Der Start in den Nachbarstädten konnte im Frühjahr 2024 erfolgen.

Mobilitätsbaukasten

Aufgrund des Anstiegs der Bevölkerungszahlen und Arbeitsplätze in der Stadt Nürnberg kommt es zur Zunahme des Verkehrs, der nicht durch den bestehenden ÖPNV und die vorhandene Straßenbahninfrastruktur bewältigt werden kann. Insbesondere bei der Entwicklung neuer Stadtteile ist darauf zu achten, intelligente verkehrliche Lösungen zu implementieren, die zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs und zur Förderung des Umweltverbundes beitragen.

Schon heute leben rund 77.000 Menschen in Nürnberg an Straßen, an welchen Luftschadstoff- und Lärmbelastung die zulässigen Grenzwerte überschreiten. Unter diesen Bedingungen ist es besonders wichtig, die Mobilitätsbedürfnisse verstärkt mit stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten zu bewältigen und die Pendlerströme auf den Umweltverbund zu verlagern.

Der sogenannte Mobilitätsbaukasten listet Maßnahmen auf, die ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützen, um das Verkehrsaufkommen von Bewohnenden, Beschäftigten und Besuchenden eines neu zu entwickelnden Areals zu reduzieren bzw. dem Umweltverbund zuzuschlagen. Welche Maßnahmen letztendlich ergriffen werden, ist für jedes Viertel individuell und hängt ab von der Lage und von weiteren Rahmenbedingungen (z.B. Art der geplanten Nutzung eines Gebietes, Anschluss an den ÖPNV, Nähe zu Nahversorgern, Arbeitsplätzen, etc.). Ziel ist eine „Stadt der kurzen Wege“, die durch eine urbane Mischung mit Wohnnutzung, kleinteiliger nicht störender Gewerbenutzung, Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und verschiedenen Dienstleistungen vor Ort gekennzeichnet ist.

Um diese Ziele zu erreichen, beinhaltet der Mobilitätsbaukasten verschiedene Maßnahmen. Sie gliedern sich auf in Fußverkehrsmaßnahmen, städtebauliche Maßnahmen, Radverkehrsmaßnahmen, ÖPNV-Maßnahmen, Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr und allgemeine Maßnahmen. Beispiele dafür sind ÖPNV-Ticket im Mietpreis enthalten, Begrünung und Straßenbäume, Ausleihmöglichkeiten für Einkaufstrolleys, Heimlieferservice von Einkäufen, uvm.

Die aus dem Mobilitätsbaukasten für ein Quartier ausgewählten Maßnahmen sollten in einem Mobilitätskonzept festgehalten werden. Zudem sollte eine rechtliche Verankerung getroffen werden. Dazu dienen unterschiedliche Planungsinstrumente, wie z.B. der städtebauliche Vertrag. Zur Projektbegleitung und Evaluation sollte eine langfristige Begleitung einbezogen werden, z.B. in Form einer Anlaufstelle vor Ort, wie ein Mobilitäts- und Quartiersmanagement.

8. Linienbündelung

Mit einer Linienbündelung wird die Sicherstellung einer wirtschaftlich tragbaren und verkehrlich sinnvollen Verkehrsbedienung angestrebt. Soweit es die Zielsetzung des PBefG § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ erfordert, kann nach PBefG § 9 Abs. 2 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.

Im Hinblick auf ein Direktvergabeverfahren nach der VO (EG) 1370/2007 sollte im Nahverkehrsplan eine Aussage zu einer entsprechenden sinnvollen Linienbündelung erfolgen.

Die Stadt Nürnberg weist mit drei Systemen (U-Bahn, Straßenbahn, Bus) sowie aufgrund der hohen Verkehrsströme des SPNV ein hohes Maß an zu koordinierender Verkehrs- und Betriebsplanung auf, um den Anforderungen des NVP entsprechen zu können. Die U-Bahn, Straßenbahn- und Busverkehre sind eng miteinander verknüpft; der Fahrzeug- und Personaleinsatz wird linienübergreifend koordiniert. Zahlreiche Buslinien haben eine Zubringerfunktion für die Straßenbahn bzw. U-Bahn. Zur Koordinierung der unterschiedlichen Verkehre wurden in Nürnberg entsprechend umfassende Strukturen geschaffen. Der Koordinierungs- und Abstimmungsaufwand sowie der administrative Aufwand sollte, um dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu entsprechen, geringgehalten werden. Dies ist für die im Wesentlichen auf dem Stadtgebiet Nürnberg geleisteten Verkehre und Infrastrukturen von einer integrierten Verkehrs- und Betriebsplanung zu erwarten und dient der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung entsprechend des NVP. Die Zusammenfassung von ertragreichen und defizitären Linien in einer Hand verringert den Ausgleichsbedarf der Stadt Nürnberg zusätzlich.

In Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots sollen folgende Linien in einem Linienbündel „Stadtverkehr Nürnberg“ (rund 24,5 Mio.-Betriebskilometer/Jahr) zusammengefasst werden und unter die Aufgabenträgerschaft der Stadt Nürnberg fallen:

U-Bahn

Liniennummer	Linienweg	Linienlänge (km)	Anzahl der Haltestellen	Anzahl d. Fahrten			Nutz-km/Jahr (gerundet)
				Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
U 1	Langwasser Süd - Fürth Hardhöhe	18,5	27	485	316	248	2.676.900
U 2	Röthenbach – Flughafen	13,2	16	509	385	363	1.851.700
U 3	Großreuth bei Schweinau – Nordwestring	9,2	14	498	390	242	1.328.300

Straßenbahn

Liniennummer	Linienweg	Linienlänge (km)	Anzahl der Haltestellen	Anzahl d. Fahrten			Nutz-km/Jahr (gerundet)
				Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
Tram 4	Gibitzenhof – Am Wegfeld	8,3	19	221	200	124	618.600
Tram 5	Worzeldorfer Straße – Tiergarten	11,7	25	228	206	127	841.900
Tram 6	Doku-Zentrum – Westfriedhof	8,3	22	222	199	125	593.800
Tram 7	Tristanstraße – Hauptbahnhof	2,3	6	221	196	121	201.400
Tram 8	Doku-Zentrum – Erlenstegen	8,5	21	219	199	122	610.900
Tram 10	Am Wegfeld - Dutzendteich	10,7	26	203	191	114	802.200
Tram 11	Gibitzenhof - Tiergarten	8,8	20	204	192	117	569.100

Busverkehr

Liniennummer	Linienweg	Linienlänge (km)	Anzahl der Haltestellen	Anzahl d. Fahrten			Nutz-km/Jahr (gerundet)
				Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
Bus 20	Am Wegfeld – Erlangen Arcaden	14,9	24	89	43	0	353.700
Bus 21	Ziegelstein Süd – Buchenbühl – Ziegelstein Süd	2,9	12	56	48	29	105.500
Bus 30	Nordost-bahnhof – Erlangen Arcaden / Hugenotten-platz	24,3	39	98	59	57	723.400
Bus 31	Herrnhütte – Großgründlach	19,7	41	105	59	54	426.500
Bus 32	Herrnhütte – Sieboldstraße Schleife	1,9	7	77	0	0	36.900
Bus 34	Plärrer – Friedrich-Ebert-Platz	3	10	204	182	114	203.300
Bus 35	Röthenbach – Nordostbahnhof	10,2	22	1	116	102	624.200
Bus 36	Plärrer – Doku-Zentrum	6,5	22	203	185	100	416.500
Bus 37	Heilig-Geist-Spital – Fürth Hbf	12,1	34	92	60	53	339.800
Bus 38	Virnsberger Straße – Stadtgrenze	10,4	23	177	106	55	368.900
Bus 39	Maximilianstraße – Fürth Hauptbahnhof	9,2	22	107	97	54	322.000
Bus 40	Heinemannbrücke – Behringersdorf	12,3	22	122	96	56	254.000
Bus 43	Hauptbahnhof – Heinemannbrücke	6,9	20	180	121	114	378.500
Bus 44	Hauptbahnhof – Langwasser Mitte	10,9	24	168	100	93	484.700
Bus 45	Frankenstraße – Ziegelstein Süd	11,5	32	108	95	56	393.300
Bus 46	Heilig-Geist-Spital – Martha-Maria-Krankenhaus	8,4	25	109	104	60	295.700

Bus 47	Heilig-Geist-Spital – Forchheimer Straße	5,3	17	94	59	53	149.000
Bus 49	Nordostbahnhof – Martha-Maria-Krankenhaus	3	5	26	0	0	19.700
Bus 50	Langwasser Mitte – Feucht Am Reichswald	9,6	14	54	2	1	89.900
Bus 51	Frankenstraße – Kleinschwarzenlohe Nord	15	28	174	117	112	712.900
Bus 52	Langwasser Mitte – Katzwang Süd	12,2	22	119	116	111	450.100
Bus 53	Meistersingerhalle - Schwand	18,9	28	107	93	55	537.100
Bus 54	Langwasser Süd – Brunn Schleife	11	21	68	47	28	217.800
Bus 55	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte	7,3	17	156	103	57	275.400
Bus 56	Langwasser Mitte – Klinikum Süd – Fischbach Flachsröste	9,2	19	124	121	116	299.100
Bus 57	Langwasser Mitte – Fischbach Bahnhof	7,5	17	150	97	54	333.300
Bus 58	Frankenstraße – Wacholderweg	5,3	15	108	58	50	106.300
Bus 59	Langwasser Süd – Birnthon	10,7	18	54	47	27	175.000
Bus 60	Röthenbach – Bremer Straße Wende	7,3	19	20	0	0	36.100
Bus 61	Röthenbach – Schwabach Bahnhof / Busbahnhof Süd	17,3	32	154	94	58	468.900
Bus 62	Röthenbach – Kornburg	15	28	145	95	58	590.400
Bus 65	Röthenbach – Nordostbahnhof	13,2	36	182	116	109	771.400
Bus 66	Röthenbach – Pillenreuth	9,8	24	118	94	56	272.100
Bus 67	Frankenstraße – Fürth Hauptbahnhof	15,2	38	159	99	58	940.100
Bus 68	Gustav-Adolf-Straße – Langwasser Mitte	12,4	29	116	87	41	387.800
Bus 69	Gustav-Adolf-Straße – Röthenbach	5,6	23	144	95	57	257.800
Bus 70	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Kneippallee	9,7	30	89	62	59	271.100
Bus 71	Gustav-Adolf-Straße – Oberasbach Leipziger Platz	8,3	20	86	62	58	199.500
Bus 72	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Realschule	8,8	35	64	38	0	153.700
Bus 73	Gustav-Adolf-Straße – Stadtgrenze	6,4	20	79	60	57	167.900
Bus 81	Rufbus: Holzheim Schleife - Holzheim	1,7	5	max. 55	max. 53	max. 51	max. 33.800
Bus 82	Koppenhof – Reichelsdorf Bahnhof	5,9	13	60	54	49	97.300
Bus 83	Koppenhof – Katzwang Süd	13,9	26	43	42	0	154.300
Bus 84	Plärrer – Dr. Erler Kliniken	0,8	2	66	50	50	18.200
Bus 89	Frankenstraße – Gymnasium Wendelstein	19,2	36	8	0	0	33.900
Bus 91	Röthenbach – Kornburg	12,6	29	6	0	0	20.200
Bus 92	Meistersingerhalle – Katzwang Süd	17,1	29	2	0	0	8.500
Bus 93	Meistersingerhalle – Kornburg	13,8	21	2	0	0	6.700
Bus 94	Sportanlage FCN – Heilig-Geist-Spital	6,3	24	2	0	0	3.000

Bus 95	Mögeldorf – Nordostbahnhof	4	12	2	0	0	1.700
Bus 96	Meistersingerhalle – Birnthon	17,5	33	3	0	0	11.700
Bus 97	Nordwestring – Berufs-förderungswerk – Forchheimer Straße	5,3	8	5	0	0	9.400
Bus 98	Langwasser Mitte – Stein Schloß	11,9	27	4	0	0	11.000
Bus 99	Höfles – Buch Süd	8,4	17	5	0	0	8.700

Nachtverkehr

Linien-nummer	Linienweg	Linienlänge	Anzahl der Haltestellen	Anzahl d. Fahrten		Nutz-km/Jahr (gerundet)
				Nächte Freitag zu Samstag	Nächte Samstag zu Sonntag	
N1	**Nürnberg Hauptbahnhof – Buchenbühl**	**8,8**	**21**	**8**	**8**	**8.400**
N2	**Nürnberg Hauptbahnhof – Hersbruck**	**31,8**	**37**	**8**	**8**	**30.500**
N3	**Nürnberg Hauptbahnhof – Heinemannbrücke**	**9,7**	**26**	**8**	**8**	**9.200**
N4	**Nürnberg Hauptbahnhof – Brunn**	**23,8**	**43**	**8**	**8**	**22.800**
N5	**Nürnberg Hauptbahnhof – Worzeldorf**	**13,1**	**22**	**8**	**8**	**12.100**
N6	**Nürnberg Hauptbahnhof – Kornburg**	**22,4**	**43**	**8**	**8**	**21.500**
N7	**Nürnberg Hauptbahnhof – Großhabersdorf**	**31,5**	**39**	**9**	**9**	**31.100**
N8	**Nürnberg Hauptbahnhof – Bronnamberg**	**23**	**42**	**9**	**9**	**21.800**
N9	**Nürnberg Hauptbahnhof – Burgfarrnbach**	**18,8**	**49**	**9**	**9**	**18.100**
N10	**Nürnberg Hauptbahnhof – Erlangen Hugenottenplatz**	**24,6**	**42**	**8**	**8**	**23.500**
N11	**Nürnberg Hauptbahnhof – Stadtgrenze**	**9,1**	**27**	**8**	**8**	**8.600**
N12	**Nürnberg Hauptbahnhof – Flughafen**	**9,4**	**25**	**8**	**8**	**9.000**
N13	**Nürnberg Hauptbahnhof – Simmelsdorf-Hüttenbach Bahnhof**	**34,5**	**42**	**8**	**8**	**33.200**
N14	**Nürnberg Hauptbahnhof – Stadtgrenze**	**7,7**	**17**	**8**	**8**	**7.300**
N15	**Nürnberg Hauptbahnhof – Ezelsdorf**	**34,5**	**36**	**10**	**10**	**35.200**
N55	**Nürnberg Langwasser Süd – Hagenhausen**	**26,1**	**15**	**9**	**9**	**22.100**
N59	**Rufbus: Nürnberg Langwasser Süd – Ochenbruck**	**16,9**	**10**	**max. 8**	**max. 8**	**max. 1.700**
N61	**Nürnberg Reichelsdorf Bahnhof – Schwabach Schillerplatz**	**9,7**	**32**	**9**	**9**	**10.700**

9. Fazit

Die Fortschreibung des Nürnberger Nahverkehrsplans 2025 steht unter dem Stern des vom Nürnberger Stadtrat am 27.01.2021 beschlossenen „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“. Um die hierin angestrebte Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen, wurden im Mobilitätsbeschluss enthaltene Zielsetzungen im Bereich des ÖPNV im Kapitel 4 aufgegriffen und in ein im Rahmen der Nahverkehrsplanfortschreibung zu analysierendes Schema gebracht.

Außerdem wurden in Kapitel 6 wichtige Stadtentwicklungen zu den Themen Schule, Gewerbe, Bevölkerung, Wohnraum und Mobilitätsverhalten aufgenommen und berücksichtigt. Einzelne Stadtentwicklungen, die einen Handlungsbedarf in der ÖPNV-Planung ergeben, wurden im Kapitel 7 „Maßnahmen“ aufgegriffen.

Verkehrsentwicklungen stehen zunehmend unter dem Zeichen sich verändernder Bevölkerungs- und Altersstrukturen, flexibler Arbeitsmodelle und sich ändernder Freizeitgestaltungen. Zudem zwingen die negativen Begleiterscheinungen des motorisierten Individualverkehrs die Stadt zum Handeln. Lärm, Abgase und Flächenverbrauch des MIV beeinträchtigen die Lebensqualität in Nürnberg weiter massiv. Der ÖPNV bildet hier als leistungsfähiges, generationengerechtes und sicheres Verkehrsmittel das Rückgrat einer zeitgemäßen und nachhaltigen Mobilität.

Im Analyseteil dieser Nahverkehrsfortschreibung wurde das Nürnberger ÖPNV-Netz hinsichtlich der in Kapitel 4 festgelegten Standards analysiert. Hierbei zeigt sich, dass das Nahverkehrsnetz in Nürnberg die Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern fast vollständig erfüllt.

Größerer Handlungsbedarf seitens der Aufgabenträgerin zur Erfüllung der verpflichtenden Vorgaben ist nicht gegeben, jedoch könnten zielgerichtete Angebotsverbesserungen und -optimierungen vor allem im Busbereich vorangetrieben werden. Diese sind im Kapitel 7 unter Einbeziehung der beteiligten Aufgabenträger definiert. Größere wirtschaftliche und verkehrliche Optimierungsmöglichkeiten bieten die aufgezeigten mittel- und langfristig vorzusehenden Netzergänzungen und Erweiterungen des schienengebundenen ÖPNV.

Beschleunigungsmaßnahmen und der barrierefreie Ausbau von Haltestellen steigern die Attraktivität des ÖPNV enorm. Somit besteht in diesem Bereich aktuell hoher Handlungsbedarf. Durch den „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ wurden Handlungsfelder der ÖPNV-Beschleunigung identifiziert, die nun abgearbeitet werden sollen. Jede Straßenbaumaßnahme im Bereich von Haltestellen verbessert die Barrierefreiheit im Stadtgebiet. Für das Abarbeiten von Haltestellen, die barrierefrei umgebaut werden, wurde in dieser Nahverkehrsplanfortschreibung ein aktueller Sachstand aufgenommen und die Priorisierung der Haltestellen mit Handlungsbedarf aktualisiert. Diese Priorisierung ist notwendig, da unter den vorhandenen finanziellen und personellen Voraussetzungen eine zügige barrierefreie Umgestaltung aller Haltestellen im Nürnberger Stadtgebiet nicht möglich ist.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das ÖPNV-Angebot in Nürnberg bereits auf einem guten Niveau ist. Um die Qualität weiter zu erhöhen und die Verkehrswende erfolgreich zu gestalten, wurden weitere wichtige Handlungsfelder, definiert, die in Maßnahmenpakete münden. Für weitergreifende Verbesserungen müssten langfristig mehr finanzielle Mittel bereitgestellt werden, auch um den anstehenden Herausforderungen des demografischen Wandels begegnen zu können.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Prioritätensetzung ÖPNV und MIV in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %) 10
Abbildung 2: Prioritätensetzung in der Verkehrsplanung für Nürnberg (in %) 11
Abbildung 3: Übersicht der Maßnahmenpakete des NVP 2017 17
Abbildung 4: Übersicht der Maßnahmenpakete des NVEP 2025+ (Stand 12/2024) 19
Abbildung 5: Einzelmaßnahmen aus "Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV" 26
Abbildung 6: Schienennetz S-Bahn Nürnberg Betriebsstufe 2 29
Abbildung 7: Einteilung des Stadtgebiets in Verkehrszellen 31
Abbildung 8: Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Gebietskategorien 32
Abbildung 9: Übersicht Gewerbegebiete Nürnberg 41
Abbildung 10: Anteil an ÖPNV-Wegen nach Erwerbstätigkeit 2023 44
Abbildung 11: Kennziffern der Mobilität 1989 bis 2023 50
Abbildung 12: Gesamtes Verkehrsaufkommen Stadt Nürnberg 51
Abbildung 13: Anzahl der PKW im Haushalt 52
Abbildung 14: Hauptverkehrsmittelwahl 1989 bis 2023 53
Abbildung 15: Entwicklung der Nutzzugkilometer nach Verkehrsmittel 58
Abbildung 16: Liniennetz Nürnberg Fürth Fahrplanwechsel 15.12.2024 59
Abbildung 17: Entwicklung der Linienbeförderungsfälle 60
Abbildung 18: Netzbelastungsplan - Fahrgäste ÖPNV Nürnberg 61
Abbildung 19: Stehflächen Linienbus (NL) 70
Abbildung 20: Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV 87
Abbildung 21: Dienstleistungs-Qualitätskreis 97
Abbildung 22: Stadt Nürnberg, Haltestellen ÖPNV und Einzugsbereich nach Verkehrsmittel 102
Abbildung 23: Weiterführende Schulen und Einzugsbereiche nach Verkehrsmittel 105
Abbildung 24: Erreichbarkeit des erweiterten Zentrums (NVZ, Stand 12/2023) 107
Abbildung 25: Erreichbarkeit des engen Zentrums (NVZ, Stand 12/2023) 109
Abbildung 26: Erreichbarkeit Krankenhäuser (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 112
Abbildung 27: Erreichbarkeit Hallenbäder (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 113
Abbildung 28: Erreichbarkeit öffentlicher Grünanlagen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 114
Abbildung 29: Erreichbarkeit Doku-Zentrum (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 116
Abbildung 30: Erreichbarkeit Flughafen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 117
Abbildung 31: Erreichbarkeit Tiergarten (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 118
Abbildung 32: Erreichbarkeit Hafen (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 119
Abbildung 33: Erreichbarkeit Quelleareal, Auf AEG (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 120
Abbildung 34: Erreichbarkeit Südwestpark (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 121
Abbildung 35: Erreichbarkeit Nordostpark (NVZ, 1 Umstieg, Stand 12/2023) 123
Abbildung 36: Umsteigehäufigkeit erweitertes Zentrum (NVZ, Stand 12/2023) 125
Abbildung 37: Umsteigehäufigkeit enges Zentrum (NVZ, Stand 12/2023) 127
Abbildung 38: ÖPNV-Netz Zentrum „Altstadt Nürnberg“ 128
Abbildung 39: Netzanalyse erweitertes Zentrum 130
Abbildung 40: Netzanalyse enges Zentrum 132
Abbildung 41: Einzugsradien U-Bahn und Straßenbahn Altstadt 133

Abbildung 42: Maßgebliche Verknüpfungspunkte Kategorisierung 134
Abbildung 43: Erfüllung der Taktvorgaben (HVZ) 137
Abbildung 44: Erfüllung der Taktvorgaben (NVZ) 139
Abbildung 45: Erfüllung der Taktvorgaben (SVZ)..... 141
Abbildung 46: Besetzung Bus Richtung 1..... 143
Abbildung 47: Besetzung Bus Richtung 2..... 144
Abbildung 48: Besetzung Straßenbahn (Einzelfahrt, 20 min Spitze)..... 145
Abbildung 49: Besetzung Straßenbahn (1 h Spitze) 145
Abbildung 50: Besetzung U-Bahn..... 146
Abbildung 51: Entwicklung der Pünktlichkeit (Straßenbahn, Bus)..... 147
Abbildung 52: Entwicklung der Pünktlichkeit (U-Bahn) 148
Abbildung 53: Anzahl der Fahrtausfälle pro Tag 149
Abbildung 54: LSA-Ausstattung des Straßenbahnnetzes (Stand 10.2024) 150
Abbildung 55: LSA-Ausstattung des Busliniennetzes (Stand 10.2024) 151
Abbildung 56: Kriterien Priorisierung Bushaltestellen 154
Abbildung 57: Ausbaustand Barrierefreiheit an Bushaltestellen der damaligen Priorität 1a..... 156
Abbildung 58: Ausbaustand Barrierefreiheit an allen Bussteigen der Stadt Nürnberg.... 157
Abbildung 59: U-Bahnhaltestellen - Bewertung Barrierefreiheit 162
Abbildung 60: Barrierefreier Ausbau Verkehrsstationen S-Bahn Nürnberg. 163
Abbildung 61: Kundenzufriedenheit Mittelwert aller Merkmale..... 164
Abbildung 62: Zufriedenheitsindex der Merkmalsgruppen 165
Abbildung 63: Gesamtbewertung Mitarbeitende 166
Abbildung 64: Gesamtbewertung Fahrzeuge..... 167
Abbildung 65: Gesamtbewertung Haltestellen 168
Abbildung 66: In der NürnbergMOBIL App nutzbare Angebote..... 170
Abbildung 68: VAG_Rad Standorte und Flex Zone (Stand 03/2023) 174
Abbildung 68: Buserschließung Baugebiet Wetzendorf Linie 47..... 185
Abbildung 69: Buskonzept West 2, Vorzugsvariante 187
Abbildung 70: Buskonzept West 2; Verbindungs- und Erschließungsfunktionen 188
Abbildung 71: Buskonzept West 2, optimierter Korridor zwischen Maximilianstraße und Gebersdorf 189
Abbildung 72: Buskonzept West 2, optimierter Korridor zwischen Stadtgrenze, Gebersdorf und Gustav-Adolf-Straße..... 190
Abbildung 73: Buskonzept West 2, optimierter Korridor ins Fürther Stadtgebiet 191
Abbildung 74: Straßenbahnliniennetz, Beschlusslage 09.2024..... 196
Abbildung 75: Streckenverlauf der StUB, Übersichtsplan mit Points of Interest (POI).... 202
Abbildung 76: Streckenverlauf der StUB im Stadtgebiet Nürnberg 203
Abbildung 77: Priorisierung des barrierefreien Ausbaus der Straßenbahnhaltestellen... 209

ANLAGEN

Anlage 1	Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen
Anlage 2	Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen

DOKUMENTE ZUM DOWNLOAD

UNTER HTTPS://WWW.VERKEHRSPLANUNG.NUERNBERG.DE

- Nahverkehrsplan – Fortschreibung 2025
- Netzbelastungspläne Nürnberg – Bus, Straßenbahn, U-Bahn 2023

Anlage 1

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen, Priorität 1a mit Kleinmaßnahmen

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1a mit Umbau-maßnahmen
1	Almoshof	Steig 1	33, 99	Fürth Hbf., Buch	1a
2	Annette-Kolb-Str.	Steig 1	55, N4	Langwasser Mitte, Nürnberg Hbf.	1a
3	Anzengruberstr.	Steig 2	54, 59, 56, 96, N4	Langwasser Süd, Langwasser Mitte, Moorenbrunn, Meistersingerhalle, Nürnberg Hbf.	1a
4	Balthasar-Neumann-Str.	Steig 1	45	Ziegelstein	1a
5	Balthasar-Neumann-Str.	Steig 2	45	Tiergarten	1a
6	Bamberger Str.	Steig 3	31, 99	Neunhof, Buch	1a
7	Baststraße	Steig 1	31	Großgründlach	1a
8	Baststraße	Steig 2	31	Herrnhütte	1a
9	Bauernfeindstr.	Steig 6	92, 93, N4, N15, U1-Ersatz, 603	Katzwang, Kornburg, Brunn, Burgthann, Langwasser Süd, Raubersried	1a
10	Bauernfeindstr.	Steig 7	92, 93, N4, N15, U1-Ersatz, 603	Meistersingerhalle, Nürnberg Hbf., Fürth Hardhöhe, Meistersingerhalle	1a
11	Bauvereinstr.	Steig 1	36	Doku-Zentrum	1a
12	Bauvereinstr.	Steig 2	36, 94	Plärrer, Hl.-Geist-Spital	1a
13	Bayernstr.	Steig 2	45, 65, N15	Frankenstr., Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1a
14	Berufsförderungswerk	Steig 1	37	Hl.-Geist-Spital	1a
15	Bestelmeyerstr.	Steig 1	43, 44, 94, N3	Nürnberg Hbf., Hl.-Geist-Spital Nürnberg Hbf.	1a
16	Bestelmeyerstr.	Steig 2	43, 44, N3	Heinmannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1a
17	Bienweg	Steig 2	38	Höfen, Nürnberg Hbf.	1a
18	Bingstr.	Steig 3	45	Frankenstr.	1a
19	Bingstr.	Steig 2	43, 94, N3	Nürnberg Hbf., Rathaus, Nürnberg Hbf.	1a
20	Bismarckschule	Steig 1	65, 95	Nordostbahnhof	1a
21	Bismarckschule	Steig 2	65, 95	Röthenbach, Mögeldorf	1a
22	Bucher Str./Nordring	Steig 3	35	Nordostbahnhof	1a
23	Burgerstr.	Steig 1	43, 44, 94, N3	Nürnberg Hbf., Hl.-Geist-Spital Nürnberg Hbf.	1a
24	Burgerstr.	Steig 2	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1a
25	Business Tower	Steig 2	43, 65, N3	Nürnberg Hbf., Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1a
26	Cargo-Zentrum	Steig 2	30, 33, N12	Erlangen, Fürth Hbf., Nürnberg Hbf.	1a
27	Castellstr.	Steig 1	61, 62, N6	Schwabach, Kornburg	1a
28	Castellstr.	Steig 2	61, 62, N6	Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1a
29	Clarsbacher Str.	Steig 2	70, 71, 72, 73, 113, N8	Gustav-Adolf-Str., Rothenburegr Str.	1a
30	Cramergasse	Steig 1	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1a
31	Dieselstr.	Steig 1	35, 97	Nordostbahnhof, Regelsbacher Str.	1a
32	Donaustr.	Steig 1	60	Röthenbach	1a
33	Dorfäckerstr.	Steig 2	38	Stadtgrenze	1a
34	Dr.Carlo-Schmid-Str.	Steig 2	40, 43	Behringersdorf, Heinemannbrücke	1a
35	Dresdener Str.	Steig 1	46	Martha-Maria-Krhs.	1a

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1a mit Umbau-maßnahmen
36	Dresdener Str.	Steig 2	45, 46	Ziegelstein, Hl.-Geist-Spital	1a
37	Duisburger Str.	Steig 2	66, 91	Röthenbach, Röthenbach	1a
38	Dürrenhof	Steig N	36	Doku-Zentrum	1a
39	Dutzendteich Bf	Steig 2	45, 65	Frankenstr., Röthenbach	1a
40	Edisonstr.	Steig 2	69	Gustav-Adolf-Str.	1a
41	Egidienplatz	Steig 1	36, N11, N12	Doku-Zentrum, Nürnberg Hbf.	1a
42	Erich-Ollenhauer-Str.	Steig 1	31, 29	Großgründlach, Erlangen	1a
43	Erich-Ollenhauer-Str.	Steig 3	31	Herrnhütte	1a
44	Ernst-Heinkel-Weg	Steig 2	30, 31	Erlangen, Großgründlach	1a
45	Fallrohrstr.	Steig 2	43, N3	Nürnberg Hbf.	1a
46	Finkenbrunn	Steig 2	51, 651, N5	Frankenstr., Frankenstr., Nürnberg Hbf.	1a
47	Fischbach Bahnhof	Steig 1	54, 56, 59, 96, N4	Brunn, Flachsröste, Birnthon, Brunn	1a
48	Fischbach Bahnhof	Steig 2	54, 59, 56, 57, 96, N4	Langwasser Süd, Langwasser Mitte, Moorenbrunn, Nürnberg Hbf.	1a
49	Flataustr.	Steig 2	30, 45	Nordostbahnhof, Frankenstr.	1a
50	Flataustr.	Steig 3	30, N1	Erlangen, Hauptbahnhof	1a
51	Frankenstadion	Steig 1	55, 96	Langwasser Mitte, Birnthon	1a
52	Friedrich-Ebert-Platz West	Steig 8	34	Plärrer	1a
53	G.Ledebour/Gleiw.Str.	Steig 1	50, 57, 96	Am Reichswald, Fischbach, Birnthon	1a
54	G.Ledebour/Gleiw.Str.	Steig 2	50, 57, 96	Langwasser Mitte, Meistersingerhalle	1a
55	Geisseestr.	Steig 1	35, 97	Nordostbahnhof, Regelsbacher Str.	1a
56	Geraer Str.	Steig 2	60, 66, 91, 98	Röthenbach, Stein Schloß	1a
57	Gleißhammerstr.	Steig 2	43, 65, N3	Nürnberg Hbf., Röthenbach	1a
58	Großreuth h. d. V.	Steig 2	46	Hl.-Geist-Spital	1a
59	Großweidenmühlstr.	Steig 1	34	Friedrich-Ebert-Platz West	1a
60	Großweidenmühlstr.	Steig 2	34	Plärrer	1a
61	Gustav-Adolf-Str.	Steig 12	Ausstieg		1a
62	Habermannstr.	Steig 1	51, 52, 91, 92, 651, N5	Kornburg, Langwasser Mitte, Meistersingerhalle, Schwand, Worzeldorf	1a
63	Hansastr.	Steig 1	65	Nordostbhf.	1a
64	Hans-Fallada-Str.	Steig 2	55, 96	Meistersingerhalle	1a
65	Heidestr.	Steig 1	67, N1	Fürth Hbf., Kornburg	1a
66	Heidestr.	Steig 2	60, 67, 91, 98, N6	Hafen,Frankenstr., Kornburg, Langwasser	1a
67	Heistersteg	Steig 1	58	Wacholderweg	1a
68	Herderstr.	Steig 1	37, 38, 175, N11	Fürth Hbf., Stadtgrenze	1a
69	Hintermayrstr.	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1a
70	Hohe Marter Nord	Steig 6	35, 65, 97	Nordostbahnhof, Röthenbach, Regelsbacher Str.	1a
71	Hohe Marter Nord	Steig 7	35, N7, U2-Ersatz	Röthenbach, Großhabersdorf, Röthenbach	1a
72	Hohe Marter Nord	Steig 8	65, 97	Nordostbahnhof, Frankenstr.	1a
73	Hohe Marter Süd	Steig 10	35, N7, U2-Ersatz	Röthenbach, Großhabersdorf	1a
74	Hohe Marter Süd	Steig 11	35, N7, U2-Ersatz	Nordostbhf., Nürnberg Hbf., Flughafen	1a
75	Hutbergstr.	Steig 1	54, 59, 96, N4	Brunn, Birnthon	1a

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1a mit Umbau-maßnahmen
76	Hutbergstr.	Steig 2	54, 59, 96, N4	Langwasser Süd, Moorenbrunn, Meistersingerhalle, Nürnberg Hbf.	1a
77	Innerer Laufer Platz	Steig 2	36, 94, N11, N12	Plärrer, Hl.-Geist-Spital, Stadtgrenze, Flughafen	1a
78	Innerer Laufer Platz	Steig 3	36, N11, N12	Doku-Zentrum, Nürnberg Hbf.	1a
79	Johann-Sperl-Str.	Steig 1	30, 33, 99	Erlangen Hbf., Fürth Hbf, Buch Süd	1a
80	Kammersteiner Str.	Steig 1	35, 65, N7	Nordostbhf., Nürnberg Hbf.	1a
81	Kammersteiner Str.	Steig 2	35, 65, N7	Röthenbach, Großhabersdorf	1a
82	Katzwang Mitte	Steig 1	52, 62, 92, 662, 665, N6	Katzwang, Röthenbach, Katzwang, Gewerbepark West, Busbhf. Süd, Kornburg	1a
83	Katzwang Mitte	Steig 2	52, 62, 92, 665, N6	Langwasser Mitte, Röthenbach, Meistersingerhalle, Appelstr.,Nürnberg Hbf.	1a
84	Kleinreuther Weg	Steig 1	37, 47, N12	Hl.-Geist-Spital	1a
85	Koblenzer Str.	Steig 1	66, 91	Pillenreuth, Kornburg	1a
86	Königshof	Steig 1	51, 91, 66, 651, N5	Kornburg, Pillenreuth	1a
87	Koppenhof	Steig 1	61	Schwabach	1a
88	Koppenhof	Steig 2	61, 62, 82, N6	Röthenbach, Reichelsdorf, Nürnberg Hbf.	1a
89	Koppenhof	Steig 3	62, N6, N6	Kornburg, Kornburg, Schwabach	1a
90	Kornburg Nord	Steig 2	51, 91, 93, 651	Kornburg Schleife, Schwand	1a
91	Kornburger Str.	Steig 2	68, 98	Gustav-Adolf-Str., Röthenbach	1a
92	Lange Zeile	Steig 1	34	Friedrich-Ebert-Platz	1a
93	Langer Steig	Steig 1	37, 46, 47, N12	Fürth Hbf.,Martha-Maria-Krhs., Forchheimerstr.,Flughafen	1a
94	Langer Steig	Steig 2	46	Hl.-Geist-Spital	1a
95	Langwasser Mitte	Steig 6	56	Altenfurt, Klinikum Süd	1a
96	Langwasser Mitte	Steig 15	92, 93	Meistersingerhalle	1a
97	Laufer Tor	Steig 1	36, 94, N11, N12	Plärrer,Hl.-Geist-Spital, Stadtgrenze, Flughafen	1a
98	Laufer Tor	Steig 2	36, N11, N12	Doku-Zenrum, Nürnberg Hbf.	1a
99	Lehrberger Str.	Steig 1	70, 71, 72, 73, 97, N8	Zirndorf Kneippallee, Oberasbach, Zirndorf Realschule	1a
100	Löwenberger Str.	Steig 1	56, 57, N4	Fischbach, Flachsröste,Brunn	1a
101	Löwenberger Str.	Steig 2	54, 59, 56	Langwasser Süd, Langwasser Mitte	1a
102	Löwenberger Str.	Steig 3	54, 59, 96	Brunn, Birnthon, Birnthon	1a
103	Maiach	Steig 1	60	Röthenbach	1a
104	Marienbader Str.	Steig 1	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1a
105	Marienbader Str.	Steig 2	43, 44, 94	Nürnberg Hbf.,Hl.-Geist-Spital Nürnberg Hbf.	1a
106	Martha-Maria-Krkhs.	Steig 1	46, 49	Hl.-Geist-Spital, Nordostbhf.	1a
107	Martinskirche	Steig 1	46, N12	Martha-Maria-Krhs., Flughafen	1a
108	Maxfeldstr.	Steig 1	46, 47, 37, N12	Nordostbahnhof	1a
109	Maxfeldstr.	Steig 2	37, 46, 47, N12	Hl.-Geist-Spital, Nürnberg Hbf.	1a
110	Meistersingerhalle	Steig 1	36	Doku-Zentrum	1a
111	Meistersingerhalle	Steig 2	36	Plärrer	1a
112	Meistersingerhalle	Steig 3	55	Langwasser Mitte	1a
113	Meistersingerhalle	Steig 5	Ausstieg		1a
114	Nordwestring	Steig 7	35, 39	Röthenbach, Maximilianstr.	1a

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1a mit Umbau-maßnahmen
115	Ostring	Steig 2	43, 65, N3	Heinemannbrücke, Nordostbhf., Heinemannbrücke	1a
116	Paul-Moor-Schule	Steig 2	32	Sieboldstr.Schleife	1a
117	Poststr.	Steig 1	55, 96	Langwasser Mitte, Birnthon	1a
118	Poststr.	Steig 2	55, 96	Meistersingerhalle	1a
119	Prutzstr.	Steig 1	40, N2	Behringersdorf, Hersbruck Bahnhof	1a
120	Rangaustr.	Steig 4	69	Gustav-Adolf-Str.	1a
121	Reichelsdorf Süd	Steig 1	61, 82, N61	Schwabach, Koppenhof, Schwabach	1a
122	Reichelsdorf Süd	Steig 2	61, 82, N61	Röthenbach, Reichelsdorf, Koppenhof	1a
123	Rheinstr.	Steig 1	60	Röthenbach	1a
124	Rollnerstr./Nordring	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1a
125	Rollnerstr./Nordring	Steig 2	35	Röthenbach	1a
126	Röthenb. Hauptstr.	Steig 2	67	Frankenstr.	1a
127	Röthensteig	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1a
128	Röthensteig	Steig 2	35	Röthenbach	1a
129	Röthestr.	Steig 1	51, 52, 91, 92, 651, N5	Kornburg, Langwasser Mitte, Meistersingerhalle, Schwand, Worzeldorf	1a
130	Schafhofstr.	Steig 1	30, 31, 32	Nordostbhf., Herrnhütte	1a
131	Schedelstr.	Steig 1	45	Ziegelstein Süd	1a
132	Scheinfelder Str.	Steig 2	38	Höfen, Fürth Burgfarrnbach	1a
133	Schenkendorfstr.	Steig 1	51, 91, 93, 651	Kornburg Schleife, Schwand	1a
134	Schleswiger Str.	Steig 3	37	Fürth Hbf	1a
135	Schopenhauerstr.	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1a
136	Schopenhauerstr.	Steig 2	35	Röthenbach	1a
137	Schoppershof	Steig 7	65, 95	Nordostbahnhof	1a
138	Schulzentrum Südwest	Steig 2	60, 66	Röthenbach	1a
139	Schußleitenweg	Steig 3	67, N6	Frankenstr., Nürnberg Hbf.	1a
140	Sebastianspital	Steig 1	65, 95	Nordostbahnhof	1a
141	Sebastianspital	Steig 2	65, 95	Röthenbach	1a
142	Sieboldstr.	Steig 2	30, 31	Erlangen, Großgründlach	1a
143	Sigmund-Freud-Str.	Steig 1	51, 91, 651, N5	Kornburg, Schwand, Worzeldorf	1a
144	Stephanstr.	Steig 1	36, 94	Plärrer, Hl.-Geist-Spital,	1a
145	Tauberstr.	Steig 1	69	Röthenbach	1a
146	Tauberstr.	Steig 2	69	Gustav-Adolf-Str.	1a
147	Tauroggenstr.	Steig 1	65	Mögeldorf	1a
148	Tellstr.	Steig 2	37, 47	Hl.-Geist-Spital	1a
149	Tillystr.	Steig 1	68, 99	Langwasser Mitte, Röthenbach	1a
150	Triester Str. Nord	Steig 2	60	Röthenbach	1a
151	Tuchenbacher Str.	Steig 1	38, N9	Stadtgrenze, Nürnberg Hbf.	1a
152	Tucholskystr.	Steig 1	55	Langwasser Mitte	1a
153	Tucholskystr.	Steig 2	55	Meistersingerhalle	1a
154	Untere Baustr.	Steig 1	43, 44, N3	Nürnberg Hbf.	1a

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1a mit Umbau-maßnahmen
155	Untere Baustr.	Steig 2	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1a
156	Virnsberger Str.	Steig 1	38, 73	Stadtgrenze	1a
157	Virnsberger Str.	Steig 2	73, 179	Gustav-Adolf Str., Fürth Süd	1a
158	Virnsberger Str.	Steig 3	179	Großgründlach	1a
159	Vogelweiherstr.	Steig 1	65, N6, 97	Nordostbhf., Kornburg, Frankenstr.	1a
160	Vogelweiherstr.	Steig 2	58, N6, 65, 97	Werderau, Nürnberg Hbf., Röthenbach, Regelsbacher Str.	1a
161	Vogelweiherstr.	Steig 3	58	Werderau	1a
162	Vogelweiherstr.	Steig 4	58	Frankenstr.	1a
163	Weintraubengasse	Steig 1	36, N11	Doku-Zentrum, Nürnberg Hbf.	1a
164	Westfriedhof	Steig 1	35, 38, 39	Nordostbhf., Stadtgrenze, Fürth Hbf.	1a
165	Westpark	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1a
166	Wohnanlage Regensburger Str.	Steig 1	44	Zerzabelshof Ost	1a
167	Wöhrd	Steig 1	36	Doku-Zentrum	1a
168	Worzeldorfer Str.	Steig 1	68, 98	Langwasser Mitte, Langwasser Mitte	1a
169	Zerzabelshof Mitte	Steig 3	44	Zerzabelshof Ost	1a
170	Zerzabelshof Mitte	Steig 4	44, 94	Nürnberg Hbf, Rathaus	1a
171	Zuckmayerweg	Steig 1	55, N4	Langwasser Mitte, Nürnberg Hbf.	1a

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen, Priorität 1b mit Kleinmaßnahmen

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1b mit Kleinmaß-nahmen
1	Am Tillypark	Steig 2	68, 69	Gustav-Adolf-Str.	1b
2	Annette-Kolb-Str.	Steig 2	55, N4	Meistersingerhalle, Brunn	1b
3	Bochumer Str.	Steig 1	66, 91	Pillenreuth, Kornburg	1b
4	Bochumer Str.	Steig 2	66, 91	Röthenbach	1b
5	Brettergartenstr.	Steig 1	38	Stadtgrenze	1b
6	Burgstr.	Steig 1	36, N11	Doku-Zentrum, Nürnberg Hbf.	1b
7	Burgstr.	Steig 2	36, N11	Plärrer, Stadtgrenze	1b
8	Carl-von-Linde-Str.	Steig 1	65, 95	Nordostbhf., Nordostbhf.	1b
9	Charkovstr.	Steig 2	60, 66, 91, 98	Röthenbach, Stein Schloß	1b
10	Clarsbacher Str.	Steig 1	70, 71, 72, 73, 113, N8	Zirndorf Kneipallee., Oberasbach, Realschule, Stadtgrenze, Großhabersdorf, Unternbibert	1b
11	Cramergasse	Steig 2	43, 44, 94, N3	Nürnberg Hbf., Hl.-Geist-Spital Nürnberg Hbf.	1b
12	Dianaplatz	Steig 1	58, 65, 97	Wacholderweg, Röthenbach, Regelsbacher Str.	1b
13	Dianaplatz	Steig 3	58, 68	Frankenstr., Langwasser Mitte	1b
14	Dieselstr.	Steig 2	35, 65, 97	Röthenbach, Nordostbhf., Frankenstr.	1b
15	Doku-Zentrum	Steig 1	36, 45, 55, 65, 96	Plärrer, Ziegelstein, Langwasser Mitte, Nordostbahnhof, Birnton	1b
16	Duisburger Str.	Steig 1	66, 91	Pillenreuth, Kornburg	1b
17	Egidienplatz	Steig 2	36, 94, N11, N12	Plärrer, Hl.-Geist-Spital, Stadtgrenze, Flughafen	1b

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1b mit Kleinmaß-nahmen
18	Erich-Ollenhauer-Str.	Steig 2	290	Am Wegfeld	1b
19	Finkenbrunn	Steig 1	51, 68, 98, 651, N5	Kornburg, Langwasser Mitte, Schwand, Worzeldorf	1b
20	Geisseestr.	Steig 2	35, 97	Röthenbach, Frankenstr.	1b
21	Geraer Str.	Steig 1	60, 66, 98	Bremer Str., Pillenreuth, Langwasser Mitte	1b
22	Glasgowstr.	Steig 1	60, 66, 98	Bremer Str., Pillenreuth, Langwasser Mitte	1b
23	Glasgowstr.	Steig 2	60, 66, 91, 98	Röthenbach, Stein Schloß	1b
24	Gleißhammer Bahnhof	Steig 1	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof, Heinemannbrücke	1b
25	Gleißhammer Bahnhof	Steig2	43, 44, 94, N3	Nürnberg Hbf., Hl.-Geist-Spital, Nürnberg Hbf.	1b
26	Gleißhammerstr.	Steig 1	43, 65, N3	Heinemannbrücke, Nordostbhf., Heinemannbr.	1b
27	Großreuth h. d. V.	Steig 1	46	Martha-Maria-Krhs.	1b
28	Gustav-Adolf-Str.	Steig 10	68	Schweinau, Langwasser Mitte	1b
29	Gustav-Adolf-Str.	Steig 11	69	Röthenbach	1b
30	Gustav-Adolf-Str.	Steig 6	35, 97	Röthenbach, Frankenstr.	1b
31	Gustav-Adolf-Str.	Steig 7	35	Nordostbahnhof	1b
32	Gustav-Adolf-Str.	Steig 8	70, 71, 72	Zirndorf, Oberasbach, Zirndorf	1b
33	Gustav-Adolf-Str.	Steig 9	70, 71, 73, 72	Zirndorf, Oberasbach, Stadtgrenze	1b
34	Hallertor	Steig 1	36	Doku-Zentrum	1b
35	Hallertor	Steig 2	36	Plärrer	1b
36	Hans-Fallada-Str.	Steig 1	55, 96	Langwasser Mitte, Birnthon	1b
37	Hauptmarkt	Steig 1	36, N11	Doku-Zentrum, Nürnberg Hbf.	1b
38	Industriestr.	Steig 1	65, 97	Nordostbahnhof, Frankenstr.	1b
39	Industriestr.	Steig 2	65, 97	Röthenbach, Regelsbacherstr.	1b
40	Komotauer Str.	Steig 1	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1b
41	Komotauer Str.	Steig 2	43, 44, N3	Nürnberg Hbf., Hl.-Geist-Spital Nürnberg Hbf.	1b
42	Lehrberger Str.	Steig 2	70, 71, 72, 73, 97, N8	Gustav-Adolf-Str., Frankenstr., Nürnberg Hbf.	1b
43	Lothringer Str.	Steig 1	58, 65, 97	Frankenstr., Nordostbahnhof, Frankenstr.	1b
44	Marienbader Str.	Steig 3	65	Röthenbach	1b
45	Maxfeld	Steig 6	46, 37, 47, N12	Nordostbahnhof, Fürth Hbf., Forchheimerstr., Flughafen	1b
46	Maxfeld	Steig 7	37, 46, N12	Hl.-Geist-Spital, Nürnberg Hbf.	1b
47	Maybachstr.	Steig 2	58, 65, 97	Frankenstr., Nordostbhf., Frankenstr.	1b
48	Maybachstr.	Steig 3	65, 97	Röthenbach, Regelsbacher Str.	1b
49	Mögeldorf Bahnhof	Steig 1	40, 45, 95, N2	Behringersdorf, Mögeldorf	1b
50	Mögeldorf Bahnhof	Steig 3	45	Frankenstr.	1b
51	Mülheimer Str.	Steig 1	66, 91	Röthenbach, Röthenbach	1b
52	Mülheimer Str.	Steig 2	66, 91	Pillenreuth, Kornburg	1b
53	Neulandsiedlung	Steig 1	52, 68, 92, 98	Katzwang, Schweinau, Gustav-Adolf-Str., Kornburg, Röthenbach, Stein Schloß	1b
54	Neulandsiedlung	Steig 2	52, 68, 98, 93, 92, 610, 602, 603, N6	Langwasser Mitte, Meistersingerhalle	1b
55	Neulandsiedlung	Steig 3	610, 602, 603, N60	Wendelstein, Kleinschwarzenlohe, Raubersried, Kornburg	1b
56	Obere Turnstr.	Steig 1	36, N10	Doku-Zentrum, Erlangen Hugo	1b
57	Obere Turnstr.	Steig 2	36, N10	Plärrer, Nürnberg Hbf.	1b

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1b mit Kleinmaß-nahmen
58	Ostring	Steig 1	43, 65, N3	Nürnberg Hbf.Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1b
59	Passauer Str.	Steig 1	43, 65, N3	Heinemannbrücke, Nordostbahnhof, Heinemannbrücke	1b
60	Passauer Str.	Steig 2	43, 65, N3	Nürnberg Hbf., Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1b
61	Pommernstr./ Berufsbildungsw.	Steig 1	60, 66, 98	Bremer Str., Pillenreuth, Langwasser Mitte	1b
62	Pommernstr./ Berufsbildungsw.	Steig2	60, 66, 91, 98	Röthenbach, Röthenbach	1b
63	Reichelsdorfer Hauptstr.	Steig 1	60	Schwabach Busbhf.	1b
64	Reichelsdorfer Hauptstr.	Steig 2	60, N61	Röthenbach, Koppenhof	1b
65	Röthenb. Hauptstr.	Steig 1	67	Fürth Hbf.	1b
66	Röthestr.	Steig 2	51, 651, 52, 92, 94, N5	Frankenstr., Katzwang, Röthenbach, Nürnberg Hbf.	1b
67	Scheinfelder Str.	Steig 1	38	Stadtgrenze Nürnberg Hbf.	1b
68	Schoppershof	Steig 6	65, 95	Röthenbach, Mögeldorf	1b
69	Schwander Str.	Steig 1	68, 98	Langwasser Mitte, Langwasser Mitte	1b
70	Schwander Str.	Steig 2	68, 98	Gustav-Adolf-Str., Röthenbach	1b
71	Sieboldstr.	Steig 1	30, 31	Nordostbhf., Herrnhütte	1b
72	Sigmund-Freud-Str.	Steig 2	51, 91, 651, N5	Frankenstr., Röthenbach, Nürnberg hbf.	1b
73	Stephanstr.	Steig 2	36	Doku-Zentrum	1b
74	Tuchenbacher Str.	Steig 2	38, N9	Höfen, Fürth Burgfarrnbach	1b
75	Weintraubengasse	Steig 2	36, N11	Plärrer, Stadtgrenze	1b
76	Widhalmstr.	Steig 1	43, 44, N3	Nürnberg Hbf.	1b
77	Widhalmstr.	Steig 2	43, 44, N3	Heinemannbrücke, Zerzabelshof Ost, Heinemannbrücke	1b
78	Wöhrd	Steig 1	36	Doku-Zentrum	1b
79	Wöhrd	Steig 2	36, 94	Plärrer, Hl.-Geist-Spital	1b
80	Worzeldorfer Str.	Steig 2	68, 98	Gustav-Adolf-Straße, Stein Schloß	1b
81	Ziegelstein Nord	Steig 6	21, N1	Buchenbühl	1b
82	Ziegelstein Nord	Steig 7	21, N1	Ziegelstein, Nürnberg Hbf.	1b
83	Zollamt-Hafen	Steig 1	66, 91	Pillenreuth, Kornburg	1b
84	Zollamt-Hafen	Steig 2	66, 91	Röthenbach, Röthenbach	1b
85	Zuckmayerweg	Steig 2	55, N4	Meistersingerhalle, Brunn	1b
86	Züricher Str.	Steig 1	70, 71, 72, 72, 73, 97, 113	Zirndorf, Oberasbach, Realschule, Stadtgrenze	1b
87	Züricher Str.	Steig 2	70, 71, 72, 73, 97, 113	Gustav-Adolf-Str., Frankenstr., Rothenburger Str., Nürnberg Hbf.	1b

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen, Priorität 1c mit separaten Projekten

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1c mit separaten Projekten
1	Boxdorf	Steig 3	290, 31	Erlangen, Großgründlach	1c
2	Boxdorf	Steig 4	31, 29	Herrnhütte, Am Wegfeld	1c
3	Boxdorf Nord	Steig 1	20, 29, 290	Erlangen, Großgründlach, Erlangen	1c
4	Boxdorf Nord	Steig 2	20, 29, 30, N10	Am Wegfeld, Nordostbahnhof, Nürnberg Hbf.	1c
5	Brandstr.	Steig 1	40, N2	Behringersdorf, Hersbruck Bahnhof	1c
6	Business Tower	Steig 1	43, 65, N3	Heinemannbrücke, Nordostbahnhof, Heinemannbrücke	1c
7	Dieselstr.	Steig 1	35, 97	Nordostbahnhof, Regelsbacher Str.	1c
8	Flataustr.	Steig 1	45, N1	Ziegelstein, Buchenbühl	1c
9	Flughafen	Steig 1	30, 33	Erlangen, Fürth Hbf.	1c
10	Flughafen	Steig 2	30, U2-Ersatz	Nordostbhf.	1c
11	Gostenhof West	Steig 6	34, N9, U1-Ersatz	Friedrich-Ebert-Platz, Fürth Burgfarrnbach, Fürth Hardhöhe	1c
12	Gostenhof West	Steig 7	34, N9, U1-Ersatz	Plärrer, Nürnberg Hbf., Langwasser Süd	1c
13	Hintermayrstr.	Steig 2	35	Röthenbach	1c
14	Hiroshimaplatz	Steig 1	45, 65	Ziegelstein, Nordostbahnhof	1c
15	Hiroshimaplatz	Steig 2	45, 65	Frankenstr., Röthenbach	1c
16	Hl.-Geist-Spital	Steig 1	37, 46, 47	Fürth Hbf., Martha-Maria-Krhs., Forchheimer Str.	1c
17	Klinikum Nord	Steig 1	34	Friedrich-Ebert-Patz West	1c
18	Klinikum Nord	Steig 2	34	Plärrer	1c
19	Klinikum Süd	Steig 1	56	Altenfurt-Flachsröste	1c
20	Klinikum Süd	Steig 2	56	Langwasser Mitte	1c
21	Krematorium	Steig 1	38	Stadtgrenze	1c
22	Lothringer Str.	Steig 2	58, 65, 97	Werderau, Röthenbach, Regelsbacher Str.	1c
23	Markgrafenstr.	Steig 1	58, 65, 97	Frankenstr., Nordostbhf., Frankenstr.	1c
24	Markgrafenstr.	Steig 2	58, 65, 97	Werderau, Röthenbach, Regelsbacher Str.	1c
25	Plärrer	Steig 10	34	Friedrich-Ebert-Platz	1c
26	Plärrer	Steig F	36	Doku-Zentrum	1c
27	Rothenburger/ Von-der-Tann-Str.	Steig 1	35	Nordostbahnhof	1c
28	Rothenburger/ Von-der-Tann-Str.	Steig 2	35, 70, 71, 72, 73, 97	Röthenbach, Gustav-Adof-Str., Frankenstr.	1c
29	St. Johannisfriedhof	Steig 1	34	Friedrich-Ebert-Platz West	1c
30	St. Johannisfriedhof	Steig 2	34	Plärrer	1c
31	Theresien-krankenhaus	Steig 1	45, 46	Ziegelstein Süd, Martha-Maria-Krhs.	1c
32	Theresien-krankenhaus	Steig 2	45, 46	Nordostbahnhof, Hl.-Geist-Spital	1c
33	Tiroler Str.	Steig 1	45, 65	Ziegelstein, Nordostbahnhof	1c
34	Tiroler Str.	Steig 2	45, 65	Frankenstr., Röthenbach	1c
35	Westfriedhof	Steig 2	35, 38, 39	Röthenbach, Höfen, Maximilianstr.	1c
36	Westfriedhof Kreuzung	Steig 1	35, 39, N11	Nordostbahnhof, Fürth Hbf., Stadtgrenze	1c
37	Westfriedhof Kreuzung	Steig 2	35, 38, 39, N11	Röthenbach, Höfen, Maxi, Nürnberg Hbf.	1c

	Haltestellenname	Halte-position	Bedienende Linien	Fahrtrichtung	Priorität 1c mit separaten Projekten
38	Westfriedhof Kreuzung	Steig 3	38	Stadtgrenze	1c
39	Ziegelstein Süd	Steig 8	21, N1	Buchenbühl	1c
40	Ziegelstein Süd	Steig 9	45, N1, U2-Ersatz	Frankenstr., Nürnberg Hbf., Röthenbach	1c
41	Ziegelstein Süd	Steig 10	30, 31	Nordostbhf., Herrnhütte	1c
42	Ziegelstein Süd	Steig 11	30, 31, U1-Ersatz	Großgründlach, Erlangen, Flughafen	1c

Anlage 2

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen

	Haltestelle	Richtung	Linie	geplante Fertigstellung	Priorität
1	Dianaplatz	Am Wegfeld	4	2025	1
2	Juvenellstraße	Am Wegfeld	4	2028	1
3	Kohlenhof	Am Wegfeld	4	2025-2030	1
4	Landgrabenstraße	Am Wegfeld	4	2026	1
5	Tiergärtnertor	Am Wegfeld	4	2025-2030	1
6	Brehmstraße	Gibitzenhof	4	2027	1
7	Landgrabenstraße	Gibitzenhof	4	2026	1
8	Tiergärtnertor	Gibitzenhof	4	2030	1
9	Am Rangierbahnhof	Tiergarten	5	2027	1
10	Saarbrückener Straße	Tiergarten	5	2027	1
11	Humboldtstraße	Worzeldorfer Str.	5	2025-2030	1
12	Lechnerstraße	Worzeldorfer Str.	5	2027	1
13	Marientunnel	Worzeldorfer Str.	5	2030	1
14	Südfriedhof	Worzeldorfer Str.	5	2030	1
15	Heynestraße	Doku-Zentrum	6	2026*	1
16	Fliegerstraße	Westfriedhof	6	2030	1
17	Heynestraße	Westfriedhof	6	2026*	1
18	Hummelsteiner Weg	Westfriedhof	6	2027	1
19	Schweiggerstraße Neubau	Westfriedhof	6	2030	1
20	St.-Johannis-Friedhof	Westfriedhof	6	2029	1
21	Scheurlstraße	Hauptbahnhof	7	2024**	1
22	Scheurlstraße	Tristanstraße	7	2024**	1
23	Schweiggerstraße Neubau	Tristanstraße	7	2030	1
24	Marientor	Doku-Zentrum	8	2030	1
25	Tauroggenstraße	Doku-Zentrum	8	2029	1
26	Tauroggenstraße	Erlenstegen	8	2028	1
27	Thumenberger Weg	Erlenstegen	8	2030	1
28	Brehmstraße	Am Wegfeld	4	2027	2
29	Bucher Straße/Nordring	Am Wegfeld	4	2030	2
30	Kohlenhof	Gibitzenhof	4	2023**	2
31	Obere Turnstraße	Gibitzenhof	4	2026	2
32	Christuskirche	Worzeldorfer Str.	5	2026	2
33	Harsdörfferplatz	Doku-Zentrum	6	2029	2
34	Wodanstraße	Am Stadtpark	7	2028	2
35	Wodanstraße	Tristanstraße	7	2027	2
36	Deichslerstraße	Doku-Zentrum	8	2025	2
37	Ostbahnhof	Doku-Zentrum	8	2030	2
38	Alemannenstraße	Am Wegfeld	4	2030	3
39	Gibitzenhof	Am Wegfeld	4	2027	3

	Haltestelle	Richtung	Linie	geplante Fertigstellung	Priorität
40	Alemannenstraße	Gibitzenhof	4	2030	3
41	Bucher Straße/Nordring	Gibitzenhof	4	2030	3
42	Gibitzenhof	Gibitzenhof	4	2025***	3
43	Arminiusstraße	Tiergarten	5	2030	3
44	Balthasar-Neumann-Str.	Tiergarten	5	2027	3
45	Business Tower	Tiergarten	5	2030	3
46	Christuskirche	Tiergarten	5	2026	3
47	Lechnerstraße	Tiergarten	5	2027	3
48	Lothringerstraße	Tiergarten	5	2030	3
49	Marthastraße	Tiergarten	5	2030 ff.	3
50	Siedlerstraße	Tiergarten	5	2027	3
51	Südfriedhof	Tiergarten	5	2028	3
52	Arminiusstraße	Worzeldorfer Str.	5	2030	3
53	Balthasar-Neumann-Str.	Worzeldorfer Str.	5	2027	3
54	Business Tower	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	3
55	Lothringerstraße	Worzeldorfer Str.	5	2030	3
56	Marthastraße	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	3
57	Siedlerstraße	Worzeldorfer Str.	5	2027	3
58	Worzeldorfer Str. hinten	Worzeldorfer Str.	5	2027	3
59	Schweiggerstraße Neubau	Doku-Zentrum	6	2030	3
60	St.-Johannis-Friedhof	Doku-Zentrum	6	2030	3
61	Hallerstraße	Westfriedhof	6	2030	3
62	Tristanstraße	Am Stadtpark	7	2027	3
63	Erlenstegen vorne	Doku-Zentrum	8	2029	3
64	Holzgartenstraße	Doku-Zentrum	8	2027	3
65	Platnersberg	Doku-Zentrum	8	2030 ff.	3
66	Stresemannplatz	Doku-Zentrum	8	2027	3
67	Erlenstegen hinten	Erlenstegen	8	2029	3
68	Holzgartenstraße	Erlenstegen	8	2027	3
69	Platnersberg	Erlenstegen	8	2030 ff.	3
70	Bamberger Straße	Am Wegfeld	4	2030 ff.	4
71	Thon	Am Wegfeld	4	2030 ff.	4
72	Bamberger Straße	Gibitzenhof	4	2030 ff.	4
73	Cuxhavener Straße	Gibitzenhof	4	2030 ff.	4
74	Dianaplatz	Gibitzenhof	4	2030 ff.	4
75	Hallertor	Gibitzenhof	4	2030 ff.	4
76	Schleswiger Straße	Gibitzenhof	4	2030 ff.	4
77	Celtisplatz	Tiergarten	5	2030 ff.	4
78	Humboldtstraße	Tiergarten	5	2030 ff.	4
79	Mögeldorf	Tiergarten	5	2030 ff.	4
80	Am Rangierbahnhof	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	4
81	Aufseßplatz	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	4
82	Celtisplatz	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	4

	Haltestelle	Richtung	Linie	geplante Fertigstellung	Priorität
83	Finkenbrunn	Worzeldorfer Str.	5	2030 ff.	4
84	Scharrerstraße	Doku-Zentrum	6	2030 ff.	4
85	Westfriedhof	Doku-Zentrum	6	2030 ff.	4
86	Harsdörfferplatz	Westfriedhof	6	2030 ff.	4
87	Immelmannstraße	Westfriedhof	6	2030 ff.	4
88	Peterskirche	Westfriedhof	6	2030 ff.	4
89	Scharrerstraße	Westfriedhof	6	2030 ff.	4
90	Schweiggerstraße	Am Stadtpark	7	2030 ff.	4
91	Platz d. O. d. Faschismus	Doku-Zentrum	8	2030 ff.	4
92	Rathenauplatz	Doku-Zentrum	8	2030 ff.	4
93	Deichslerstraße	Erlenstegen	8	2030 ff.	4
94	Luitpoldhain	Erlenstegen	8	2030 ff.	4
95	Marientor	Erlenstegen	8	2030 ff.	4
96	Platz d. O. d. Faschismus	Erlenstegen	8	2030 ff.	4
97	Stresemannplatz	Erlenstegen	8	2030 ff.	4

* wird ersetzt durch Haltestelle Melanchthonplatz im Jahr 2026

** inzwischen umgesetzt, zum Zeitpunkt der Analyse stand Umsetzung noch aus

*** entfällt mit Neubau Minervastraße

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
23. MRZ. 2021
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 z.w.V. X	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

22.03.2021
Frank

Einführung einer Bus-Verbindung von der S-Bahn-Haltestelle „Eltersdorf" über Kleingründlach bis zur Straßenbahn-Endhaltestelle „Am Wegfeld"

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit langer Zeit sehnen sich die Bürgerinnen und Bürger aus Kleingründlach nach einem Anschluss an den Nürnberger ÖPNV. Wie der Vorstadtverein Alt-Gründlach e. V. betont, gibt es seit der Stilllegung des Bahn-Haltepunktes „Großgründlach" im Jahr 1991 und der Buslinie 80 keine Anbindung dieses Nürnberger Stadtteils an den ÖPNV.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung prüft im Rahmen der aktuell anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes unter Einbeziehung der Nachbarstadt Erlangen die Einführung einer neuen Buslinie von der S-Bahn-Haltestelle „Eltersdorf", über Kleingründlach zur Endhaltestelle „Am Wegfeld".

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Ö 1

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
25. JULI 2022
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
		4	Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V. X	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 25.07.2022

Schweinau: Verkehrslärm reduzieren, Linie 68 besser takten

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Verkehrslärm ist ein Hauptgrund für Beschwerden über die Lebensqualität in unserer Stadt.
In Schweinau beispielsweise nutzen Autofahrende eine Abkürzung über Sandreuthstraße-Hintere Marktstraße-Hans-Schmitt-Straße/Kreuzsteinstraße- Holbeinstraße, was Anwohner*innen stört. Seitdem auf dieser Strecke eine Baustelle den Durchgangsverkehr verhindert, hat sich der Verkehrslärm drastisch verringert.

Eine der beschlossenen Radvorrangrouten führt von Schweinau nach St. Peter über die beschriebene Achse. Die Maßnahmen für die Straßenumgestaltungen für diese Route könnten gleichzeitig auch für eine Verkehrsberuhigung genutzt werden. Davon würden neben den Anwohner*innen auch die Nutzer*innen der Radvorrangroute stark profitieren. Da diese Achse auch durch die Buslinie 68 genutzt wird und eine einfache Sperrung durch Pfosten an dieser Stelle nicht möglich ist, schlagen wir Folgendes vor: Eine Busschleuse in der Hinteren Marktstraße zwischen Hausnummer 7 und der Abzweigung zur Müllverbrennungsanlage westlich der Eisenbahnüberführung, die nur von VAG-Bussen und Radfahrenden durchfahren werden darf. Damit könnte das Wohngebiet effektiv vom Kfz-Durchgangsverkehr und dem Industriegebiet entlang der Sandreuthstraße entkoppelt werden – wie beispielsweise schon im Wenzel-Jaksch-Weg in Röthenbach erfolgreich umgesetzt.
Ein weiteres Ärgernis im Viertel ist, dass die Buslinie 68 am Samstag nur alle 40 Minuten fährt und das auch nur östlich der U-Bahn-Haltestelle Schweinau. Die weiteren Haltestellen bis zur Gustav-Adolf-Straße werden – trotz ihrer Nähe zu Bau-, Garten- und Supermärkten – nicht bedient, was insbesondere samstags unbefriedigend ist. Täglich in den Abendstunden sowie sonntags verkehrt in Schweinau leider gar kein Bus.

Im Interesse der beschlossenen Verkehrswende und der laufenden Nachverdichtung in Schweinau wünschen wir uns hier eine deutliche Verbesserung.

Wir stellen deshalb zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden **Antrag:**

Die Verwaltung

- plant Maßnahmen für eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der beschriebenen Achse, beispielsweise durch eine Busschleuse (unter Berücksichtigung der Planungen für die Radvorrangroute Schweinau-St. Peter sowie des querenden Grünen Weges und Radschnellwegs Plärrer-Eibach-Schwabach/Katzwang).
- prüft eine Taktverdichtung der Buslinie 68 zwischen Dianaplatz und Gustav-Adolf-Straße mit dem Ziel, ein tägliches Busangebot zu schaffen, möglichst im 20-Minutentakt.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Kahl
Stadtrat

Marc Schüller
stellv. Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage
Vpl/014/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße
Entschärfung einer Gefahrenstelle

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2487.2.1

Sachverhalt (kurz):

Aktuell beginnt in der Sulzbacher Straße stadteinwärts ab der Rudolphstraße ein Radfahrstreifen, der zunächst an einer Längsparkbucht und dann auf Höhe der Handwerkskammer an einer Schrägparkbucht vorbeiführt. Dieser Radfahrstreifen ist nur 1,25 m breit und somit deutlich zu schmal dimensioniert. Die angrenzende Fahrspur für Kraftfahrzeuge ist ebenfalls nur knapp über 3 m breit, es kommt regelmäßig zu Konflikten mit der Straßenbahn.

Die beengten Platzverhältnisse führen zu Konflikten zwischen Radfahrenden, dem Kraftfahrzeugverkehr und der in Mittellage verlaufenden Straßenbahn. Radfahrende müssen aufgrund der sehr schmalen Breite des Radstreifens nah an den parkenden Fahrzeugen vorbeifahren, was das Risiko sogenannter "Dooring-Unfälle" erhöht. Diese entstehen, wenn Türen geparkter Autos plötzlich geöffnet werden und es zu schweren Zusammenstößen mit Radfahrenden kommt. Radfahrende fahren aufgrund dieser Gefahr häufig am äußersten linken Rand des Radfahrstreifens. Die an den Radfahrern vorbeifahrenden Fahrzeuge weichen aus diesem Grund in Richtung der Straßenmitte aus, wodurch die Gefahr von Berührungen mit Straßenbahnzügen besteht.

Um diese Konflikte zu entschärfen und die Sicherheit zu erhöhen, ist mehr Platz erforderlich.

Im Jahr 2025 soll die gesamte Decke der Sulzbacher Straße im betroffenen Abschnitt erneuert werden.

Zuge der Maßnahme wird vorgeschlagen, die Längsparkbucht zu entfernen und die Schrägparkbucht in eine Längsparkbucht umzugewandeln. Der dadurch gewonnene Raum kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute.

Der Radfahrstreifen wird verbreitert, um ausreichend Abstand zum fließenden Verkehr und zu den parkenden Autos zu schaffen. Zudem wird er rot eingefärbt, um ihn optisch hervorzuheben und die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Der Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge wird breiter. Zusätzlich werden der Gehweg vor der Handwerkskammer und die Gleisabmarkierung verbreitert. Insgesamt schafft die Maßnahme mehr Abstand zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, verringert so das Unfallrisiko und trägt zur Beschleunigung des ÖPNV bei.

Die VAG wird die Haltestelle in der Sulzbacher Straße richtliniengemäß umbauen.In diesem Zuge wird im Bereich von der Harmoniestraße bis zur Haltestelle, kurz vor dem Rathenauplatz, durch die VAG ein Bordstein zur Absicherung der Gleise und zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs gesetzt.

Im Rahmen des Umbaus der Bedarfshaltestelle am Rathenauplatz wird die Spuraufteilung im Zulauf Sulzbacher Straße angepasst. Die beiden Linksabbiegespuren Richtung Süden bleiben erhalten, während die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt, Vestnertorgraben und nach Norden zunächst auf einem Fahrstreifen zusammengeführt werden. Kurz vor der Ampel teilt sich dieser dann in zwei Fahrstreifen auf. Die Ummarkierungen werden im Rahmen der Deckenerneuerung stattfinden und lösen keine zusätzlichen Kosten aus.

Die Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund reduziert sich von 40 auf 23. Gleichzeitig entstehen neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder: Statt bisher 12 können künftig 20 Fahrräder abgestellt werden. Die beiden Parkplätze für E-Fahrzeuge samt der Ladesäule bleiben erhalten. Es wird weder Fläche versiegelt noch entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme, ohne den Haltestellenumbau und den Bordstein zur Abgrenzung der Gleise (VAG), belaufen sich auf etwa 520.000 Euro. Sofern Umverlegungen von Leitungstrassen erforderlich werden, entstehen zusätzliche optionale Kosten von rund 67.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten werden auf etwa 3.000 Euro geschätzt. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich sowohl aus dem Radwegeetat als auch aus Unterhaltsmitteln. Ziel ist es, die Planung im Jahr 2025 umzusetzen. Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie unabhängig vom Schienenersatzverkehr durchgeführt werden können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	520.000 €	**Folgekosten**	3.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	520.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird deutlich erhöht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **SÖR**

☒ **VB**

☒ **VAG**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Sulzbacher Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2487.2.1 vom 14.03.2023 mit letzter Änderung vom 08.01.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzubereiten.

Beschlussvorlage
Vpl/014/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Sulzbacher Straße - zw. Rathenauplatz und Rudolphstraße
Entschärfung einer Gefahrenstelle

Anlagen:
Straßenplan Vpl-Nr. 2.2487.2.1

Bisherige Beratung(en)	Datum	TOP	
Verkehrsausschuss	13.03.2025	4	Vertagt
Verkehrsausschuss	03.04.2025	4	

Sachverhalt (kurz):

Aktuell beginnt in der Sulzbacher Straße stadteinwärts ab der Rudolphstraße ein Radfahrstreifen, der zunächst an einer Längsparkbucht und dann auf Höhe der Handwerkskammer an einer Schrägparkbucht vorbeiführt. Dieser Radfahrstreifen ist nur 1,25 m breit und somit deutlich zu schmal dimensioniert. Die angrenzende Fahrspur für Kraftfahrzeuge ist ebenfalls nur knapp über 3 m breit, es kommt regelmäßig zu Konflikten mit der Straßenbahn.

Die beengten Platzverhältnisse führen zu Konflikten zwischen Radfahrenden, dem Kraftfahrzeugverkehr und der in Mittellage verlaufenden Straßenbahn. Radfahrende müssen aufgrund der sehr schmalen Breite des Radstreifens nah an den parkenden Fahrzeugen vorbeifahren, was das Risiko sogenannter "Dooring-Unfälle" erhöht. Diese entstehen, wenn Türen geparkter Autos plötzlich geöffnet werden und es zu schweren Zusammenstößen mit Radfahrenden kommt. Radfahrende fahren aufgrund dieser Gefahr häufig am äußersten linken Rand des Radfahrstreifens. Die an den Radfahrern vorbeifahrenden Fahrzeuge weichen aus diesem Grund in Richtung der Straßenmitte aus, wodurch die Gefahr von Berührungen mit Straßenbahnzügen besteht.

Um diese Konflikte zu entschärfen und die Sicherheit zu erhöhen, ist mehr Platz erforderlich.

Im Jahr 2025 soll die gesamte Decke der Sulzbacher Straße im betroffenen Abschnitt erneuert werden.

Zuge der Maßnahme wird vorgeschlagen, die Längsparkbucht zu entfernen und die Schrägparkbucht in eine Längsparkbucht umzugewandeln. Der dadurch gewonnene Raum kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute.

Der Radfahrstreifen wird verbreitert, um ausreichend Abstand zum fließenden Verkehr und zu den parkenden Autos zu schaffen. Zudem wird er rot eingefärbt, um ihn optisch hervorzuheben und die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Der Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge wird breiter. Zusätzlich werden der Gehweg vor der Handwerkskammer und die Gleisabmarkierung verbreitert. Insgesamt schafft die Maßnahme

mehr Abstand zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, verringert so das Unfallrisiko und trägt zur Beschleunigung des ÖPNV bei.

Die VAG wird die Haltestelle in der Sulzbacher Straße richtliniengemäß umbauen.In diesem Zuge wird im Bereich von der Harmoniestraße bis zur Haltestelle, kurz vor dem Rathenauplatz, durch die VAG ein Bordstein zur Absicherung der Gleise und zur Stabilisierung des Straßenbahnbetriebs gesetzt.

Im Rahmen des Umbaus der Bedarfshaltestelle am Rathenauplatz wird die Spuraufteilung im Zulauf Sulzbacher Straße angepasst. Die beiden Linksabbiegespuren Richtung Süden bleiben erhalten, während die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt, Vestnertorgraben und nach Norden zunächst auf einem Fahrstreifen zusammengeführt werden. Kurz vor der Ampel teilt sich dieser dann in zwei Fahrstreifen auf. Die Ummarkierungen werden im Rahmen der Deckenerneuerung stattfinden und lösen keine zusätzlichen Kosten aus.

Die Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund reduziert sich von 40 auf 23. Gleichzeitig entstehen neue Abstellmöglichkeiten für Fahrräder: Statt bisher 12 können künftig 20 Fahrräder abgestellt werden. Die beiden Parkplätze für E-Fahrzeuge samt der Ladesäule bleiben erhalten. Es wird weder Fläche versiegelt noch entsiegelt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme, ohne den Haltestellenumbau und den Bordstein zur Abgrenzung der Gleise (VAG), belaufen sich auf etwa 520.000 Euro. Sofern Umverlegungen von Leitungstrassen erforderlich werden, entstehen zusätzliche optionale Kosten von rund 67.000 Euro. Die jährlichen Folgekosten werden auf etwa 3.000 Euro geschätzt. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich sowohl aus dem Radwegeetat als auch aus Unterhaltsmitteln. Ziel ist es, die Planung im Jahr 2025 umzusetzen. Die Maßnahmen sind so konzipiert, dass sie unabhängig vom Schienenersatzverkehr durchgeführt werden können.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	520.000 €	**Folgekosten**	3.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	520.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr wird deutlich erhöht.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **SÖR**

☒ **VB**

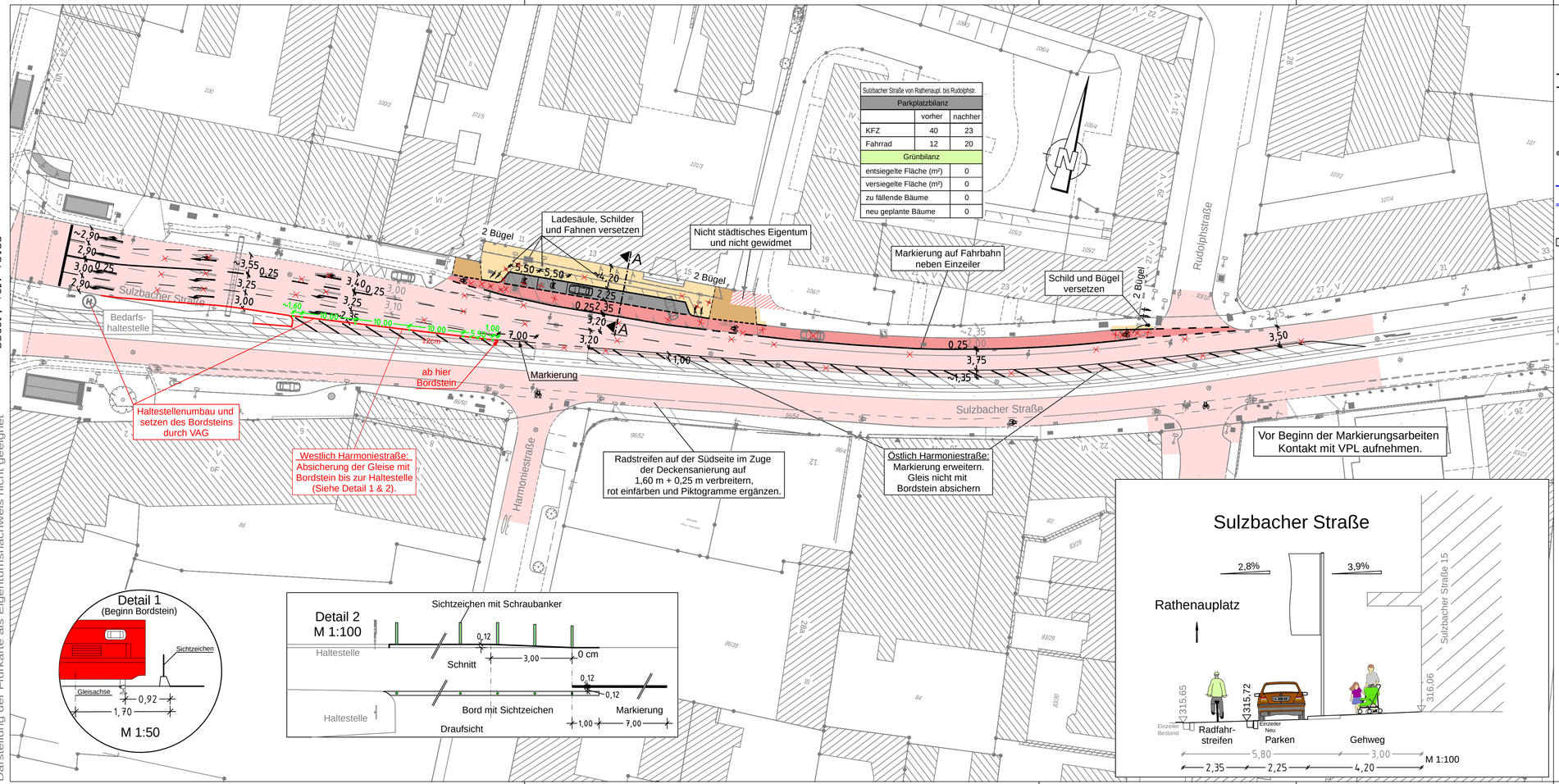
☒ **VAG**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Sulzbacher Straße, Vpl-Plan Nr. 2.2487.2.1 vom 14.03.2023 mit letzter Änderung vom 08.01.2025 und beauftragt die Verwaltung, die Finanzierung und Umsetzung vorzubereiten.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel. 78158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoI1-KomV Frau Mild Tel.: 231-4429
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamskeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassaule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsaule
- Brunnen
- Ampel
- Eingang
- Einfahrt
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 14.03.2023
BEARBEITUNG	Weber (74936)	gez. Jülich AMTSLEITER
	Bauer	

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2487.2.1
31.10.23	Bauer	Anmerkung VB		
18.04.24	Bauer	Instruktionserg.		
12.11.24	Bauer	Gleisabsicherung Bordstein		
08.01.25	Bauer	OT 12.12.24		

Sulzbacher Straße
zwischen Rathenauplatz und Rudolphstraße

Sulzbacher Straße 002 V500_2.PLT vom 16.01.25

card/1

Beschlussvorlage
Vpl/019/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Höfener Straße, Kreuzung Schieräckerstraße

Anlagen:
Straßenplan 2.2523.2.1

Sachverhalt (kurz):

Die Kreuzung Höfener Straße / Schieräckerstraße wurde 2022 mit mehreren Abbiegeunfällen als Unfallhäufungsstelle identifiziert. Deshalb plant die Verwaltung, die betroffene Kreuzung deutlich übersichtlicher und verkehrssicherer zu gestalten.

Im südlichen Abschnitt der Höfener Straße wird eine Linksabbiegespur zusätzlich eingerichtet. Im Schatten dieser wird eine Querungsinsel baulich hergestellt. In der Waldstraße wird der Radverkehr sicher auf die bestehende Radinfrastruktur auf- bzw. abgeleitet. Die bestehende Grünfläche wird an den neuen Fahrbahnverlauf angepasst und vergrößert. Es können so ca. 74 m² entsiegelt und zwei Bäume neu gepflanzt werden. Es gibt keine Auswirkungen auf die Parkplatzbilanz.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf ca. 290.000 Euro.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	290.000 €	**Folgekosten**	2.300 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr durch Bau einer Querungsinsel.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

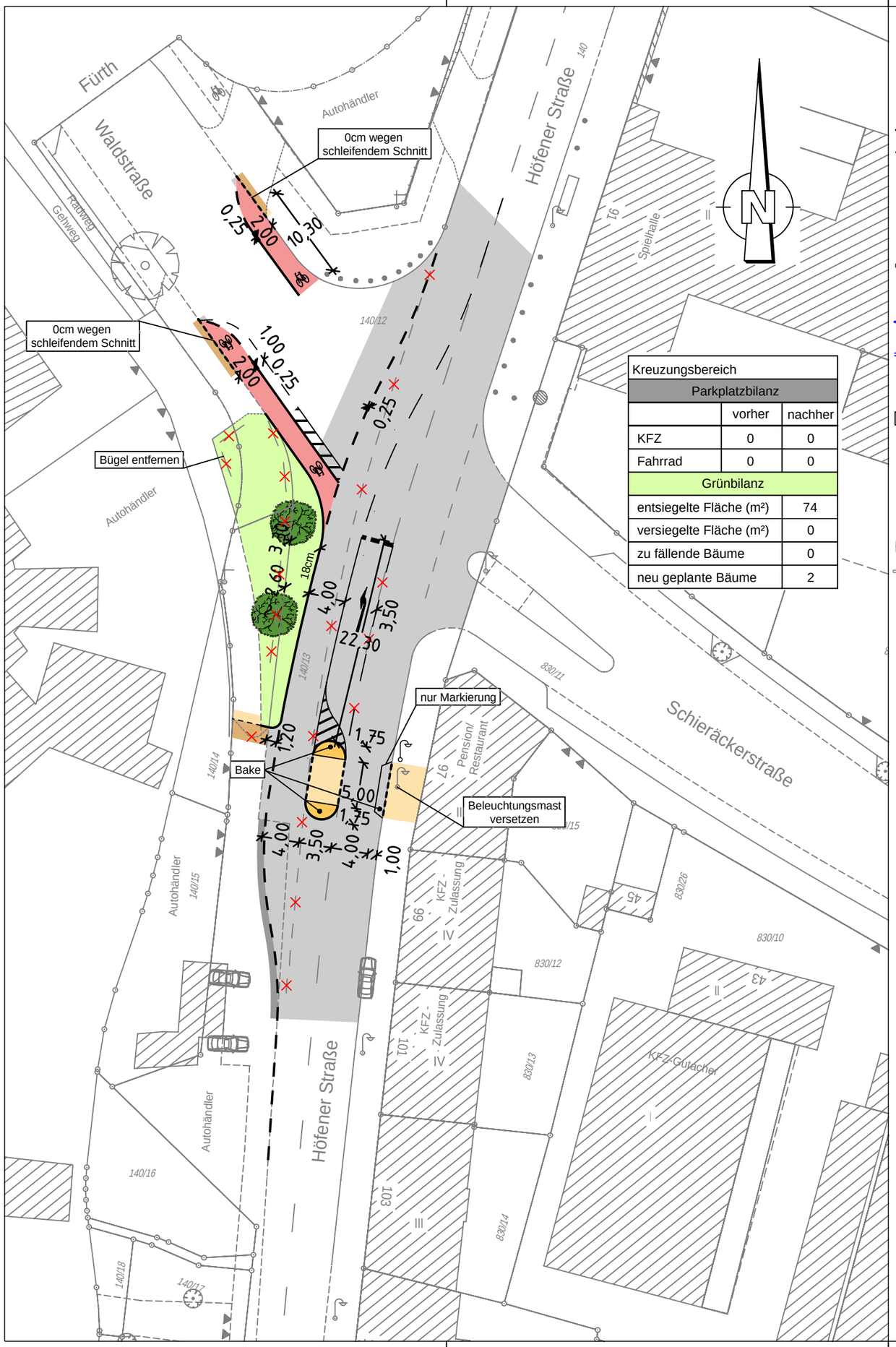
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den Straßenplan Nr. 2.2523.2.1 vom 22.04.2024 mit letzter Änderung vom 06.11.2024.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bräuning-Fürbach, Tel. 78300

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Kreuzungsbereich		
Parkplatzbilanz		
	vorher	nachher
KFZ	0	0
Fahrrad	0	0
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)		74
versiegelte Fläche (m²)		0
zu fällende Bäume		0
neu geplante Bäume		2

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamskeitsfeld
- Rampe

- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten

- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassäule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Eingang
- Einfahrt
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

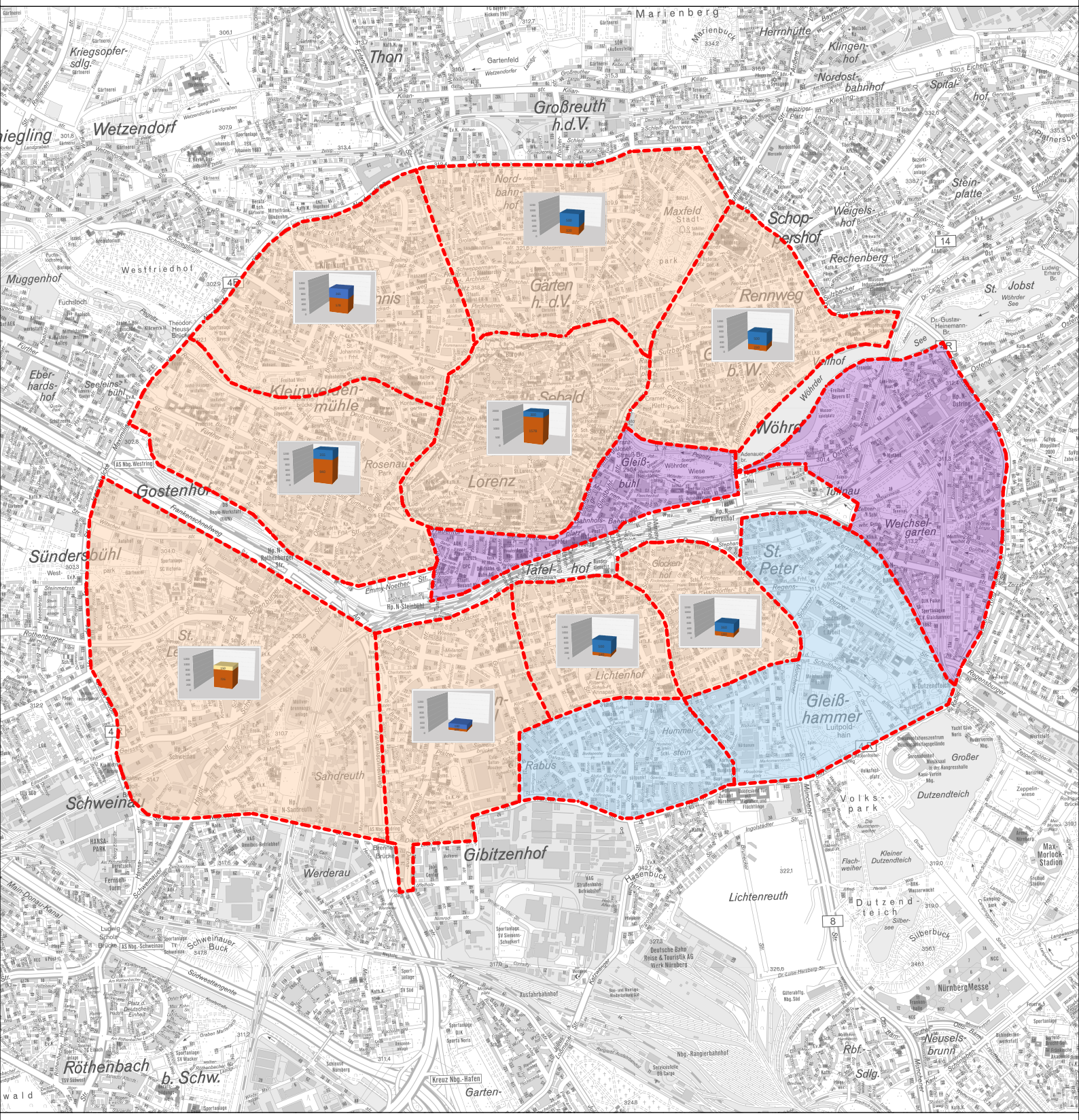
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 22.04.2024
BEARBEITUNG	Yürü (34076)	gez. Jülich
	Bräuning-Fürbach	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2523.2.1
12.08.24	Br-Fürbach	Grünfl./Bäume	Höfener Straße	
06.11.24	Bauer	Instruktionserg.	Kreuzung Schieräckerstraße	

Höfener Straße V500_1.PLT vom 17.02.25

RADSTÄNDERPROJEKT - GEBIETE



Legende:

- durchgeführte Projekte mit E- Partizipation
- potentielles nächstes Projekt
- Gebiet ungeeignet für Projekt
- Abgrenzung der möglichen Projektgebiete
- **269**
- Anzahl Radständer Bestand
- Anzahl Radständer neu nach Bürgerbeteiligung
- Anzahl geplante Radständer nach Bürgerbeteiligung

V/Vpl1/Register/Generalplanung Verkehr/Radverkehr/Fahrradparken_Stadtteilprojekt_Radständer
26.02.2025 Karte mit Diagrammen
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Vpl/M 02/25

Beschlussvorlage
Vpl/021/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Ergebnisse des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in St. Leonhard und Schweinau

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Verortung der Maßnahmen

Sachverhalt (kurz):

Das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile", welches Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses ist, wurde im Jahr 2024 in St. Leonhard und Schweinau (innerhalb des Bundesstraßenrings) gemeinsam mit dem lokalen Bürgerverein durchgeführt. Es fand eine Auftakt- und Abschlussveranstaltung sowie ein Stadtteilspaziergang statt. Interessierte konnten sich bei den Veranstaltungen und im Rahmen einer Onlinebeteiligung mit ihren Wünschen und Vorstellungen einbringen.

Es wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die in dieser Vorlage vorgestellt werden. Mithilfe dieser kann die Fußgängerfreundlichkeit vor Ort verbessert werden. Die Umsetzung soll möglichst zeitnah stattfinden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☒ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
MIP-Pauschale von 500.000€ jährlich.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Von Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit profitieren insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) und diejenigen, die viel zu Fuß gehen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **SÖR**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Entscheidungsvorlage dargelegten Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit in St. Leonhard und Schweinau (innerhalb des Bundesstraßenrings) zügig umzusetzen.

2. Der Verkehrsausschuss beschließt die Einführung einer Tempo 30-Zonenregelung in der Konstanzenstraße, nördlich Wallensteinstraße.

3. Die Verwaltung wird mit der Planung von zwei Fußgängerüberwegen in der Schweinauer Hauptstraße beauftragt.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für den Bereich Schweinauer Straße / Leopoldstraße zu erarbeiten, um die Verkehrssicherheit, den Komfort und die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr zu erhöhen.

Ergebnisse des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in St. Leonhard und Schweinau (innerhalb des Bundesstraßenrings)

Entscheidungsvorlage

Ablauf des Modellprojekts

Laut Mobilitätsbeschluss sollen bis 2030 alle Stadtteile innerhalb des Bundesstraßenrings auf ihre Fußgängerfreundlichkeit untersucht und Maßnahmen zur Verbesserung dieser angestoßen werden. Der Bürgerverein St. Leonhard/Schweinau e.V. hatte sich 2022 als Modellstadtteil für das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ beworben und großes Interesse an der baldigen Durchführung im Vereinsgebiet geäußert. Nachdem als Modellstadtteil 2023 Rennweg und Wöhrd ausgewählt wurden, wurde das Projekt 2024 in St. Leonhard und Schweinau durchgeführt.

Es fanden folgende Veranstaltungen und Beteiligungsformate statt:

- Auftaktveranstaltung am 18.06.2024
- Onlinebeteiligung vom 17.06.-14.07.2024
- Informationsstand beim Stadtteilfest am 29.06.2024
- Stadtteilspaziergang am 25.09.2024
- Abschlussveranstaltung am 23.01.2025

Anders als im Modellprojekt 2023 wurden die Rückmeldungen aus der Bevölkerung vorrangig per Onlinebeteiligung eingereicht. Im vierwöchigen Beteiligungszeitraum wurden 221 Beiträge, 188 Kommentare und 1.191 Bewertungen von bestehenden Eintragungen vorgenommen.

Ergebnisse und Maßnahmen

Als Ergebnis der umfangreichen Bürgerbeteiligung und nach Prüfung der identifizierten Mängel und vorgebrachten Vorschläge empfiehlt die Verwaltung die Umsetzung folgender Maßnahmen für mehr Fußgängerfreundlichkeit in St. Leonhard und Schweinau (innerhalb des Bundesstraßenrings). Die räumliche Verortung der Maßnahmen ist in einem Plan im Anhang dieser Vorlage dargestellt. Auf einzelne Maßnahmen wird im Anschluss genauer eingegangen.

Nr.	Verortung (Wo)	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
1	Im gesamten Projektgebiet	Intensivierung der Verkehrsüberwachung	erledigt
2		Herstellung fehlender Bordsteinabsenkungen	schrittweise
3		Mehr Bäume und Grün	langfristig
4		Weiterleitung der Rückmeldungen zum öffentlichen Raum	erledigt
5a) 5b)	Heinrichstraße (zwischen Otmar- und Grünstraße) Herzog-Bernhard-Straße	Verlegung des angeordneten Gehwegparkens auf die Fahrbahn	kurzfristig
6	Heinrichstraße (nördlich Otmarstraße)	Freihalten des Kreuzungsbereichs und der Sichtbeziehungen	kurzfristig
7	Heinrichstraße, Ecke Leopoldstraße	Verbesserung der Wegesicherheit im Umfeld des Kinder- und Jugendhauses Stapf	mittelfristig
8	Schweinauer Straße (Höhe Leopoldstraße)	Vereinfachte Querung der Leopoldstraße im Zuge der Fußgängerzone durch Umplanung des Straßenraums	mittelfristig
9	Grünstraße, Ecke Kreutzerstraße	Freihaltung des Kreuzungsbereichs vor parkenden Kraftfahrzeugen mithilfe von Radständern	kurzfristig
10	Bertha-von-Suttner-Straße / Rothenburger Straße	Getrennte Linksabbiegesignalisierung von der Rothenburger- in die Bertha-von-Suttner-Straße	langfristig

11	Nördliche Bertha-von-Suttner-Straße	Schaffung einer Querungsinsel mit entsprechendem Angebot für Rad- und Fußverkehr	kurzfristig
12	Fuggerstraße (westlich Rosenplütstraße)	Schaffung einer dauerhaften Querungshilfe	mittelfristig
13	Konstanzenstraße (nördlich Wallensteinstraße)	Beschilderung von Tempo 30	mittelfristig
14	Konstanzenstraße (Ecke Leopoldstraße)	Hinweise für erhöhte Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich	kurzfristig
15	Konstanzenstraße (nördlich Geisseestraße)	Schaffung einer Gehwegabsenkung im Bereich der Discounter	kurzfristig
16	Kreuzungsbereich Geisseestraße / Blücherstraße	Tempo 30 und Verbesserung der Querungssituation	mittelfristig
17	Zuwegung S-Bahnhof Schweinau (Nordseite)	Verbesserung der Zuwegung und der Ausschilderung dieser	mittelfristig
18	Schweinauer Hauptstraße / Geisseestraße / Schwabacher Straße	Schaffung einer weiteren Fußgängerfurt	langfristig
19	Schweinauer Hauptstraße / Holbeinstraße	Fußgängerfreundlicher Kreuzungsumbau	langfristig
20a) 20b)	Schweinauer Hauptstraße a) Höhe Elisenstraße b) nördlich Holzwiesenstraße	Ergänzung von Fußgängerüberwegen an den Querungsinseln	mittelfristig
21	Unterführung Hintere Marktstraße	Entzerrung Rad- und Fußverkehr durch Markierung eines Schutzstreifens (Nordseite)	mittelfristig
22	Trassen Radschnellverbindungen, insbesondere Rothenburger Straße, Schwabacher Straße, Alte Allee, Lochnerstraße	Verbesserungen für Zufußgehende im Zuge der Planungen der Radschnellverbindung	mittel- bis langfristig
23	Gustav-Adolf-Brücke	Verbreiterung des Geh- und Radwegs im Zuge der Brückensanierung	mittelfristig
24	Jansenbrücke	Verbreiterung der Mittelinsel	kurzfristig

Herstellung fehlender Bordsteinabsenkungen (Maßnahme Nr. 2)

Im Gebiet wurden 64 fehlende Bordsteinabsenkungen identifiziert. Diese sollen nach Dringlichkeit und bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen hergestellt werden. Kreuzungsbereiche (38 Stellen) werden gegenüber fehlenden Absenkungen bei Verbindungswegen o.ä. (26 Stück) vorrangig behandelt. Sollte es durch die Absenkungen in Bereichen von Wegeverbindungen zu Problemen mit zuparkenden Fahrzeugen kommen, kann im Einzelfall bei Bedarf nachgesteuert werden, beispielsweise mit der Anordnung von Pfosten und Sperrflächen.

Überprüfung des angeordneten Gehwegparkens (Maßnahme Nr. 5)

Das angeordnete Gehwegparken wurde gemäß Mobilitätsbeschluss in allen Straßenzügen des Projektgebiets untersucht. Anders als im Modellstadtteil Rennweg und Wöhrd wird in den meisten betroffenen Straßenzügen zumindest eine Restgehwegbreite von 1,50 m freigehalten. Positiv wirkte sich hierauf die Einführung der Bewohnerparkregelung 2023 aus, im Zuge derer die Parkweisen im Stadtteil bereits überprüft und angeordnetes Gehwegparken bereits teilweise auf die Fahrbahn verlegt wurde.

Handlungsbedarf besteht aufgrund zu geringer Restgehwegbreiten lediglich in den Bereichen Herzog-Bernhard-Straße (westlich Ossietzkystraße), Kreutzerstraße (zwischen Geissee- und Orffstraße) sowie Heinrichstraße (zwischen Grün- und Otmarstraße). Während in der Herzog-Bernhard-Straße das Parken ohne Parkplatzentfall auf die Fahrbahn verlegt werden kann, wird bei einer Änderung der Parkanordnung in der Kreutzerstraße ein höherer Parkplatzentfall erforderlich. Daher wird zum jetzigen Zeitpunkt davon abgesehen. Im betroffenen Teil der

Heinrichstraße können die Parker auf der Ostseite auf die Fahrbahn verlegt werden. Im Abschnitt zwischen Otmar- und Felixstraße wird auf der Westseite ein Entfall von rund 12 Kfz-Parkplätzen erforderlich.

Schaffung einer Querungsinsel mit entsprechendem Angebot für Rad- und Fußverkehr in der nördlichen Bertha-von-Suttner-Straße (Maßnahme Nr. 11)

Der Rad-/Gehwegverbindung zur Holzschuherstraße abseits des Straßennetzes kommt insbesondere im sehr gewerblich geprägten Umfeld der Witschelstraße eine wichtige Bedeutung zu. Bislang war die Zufahrt für den Radverkehr auf Höhe der Einmündung nur mithilfe eines Pfostens gesichert. Da der Radverkehr teils den Gehweg mitnutzen darf, bestehen Konflikte zwischen beiden Verkehrsarten. Gleichzeitig sind keine sicheren Sichtbeziehungen gewährleistet.

Die bereits vorliegende Planung sieht vor, eine Querungsinsel südlich der bestehenden beiden Bäume zu schaffen, die ein sicheres Queren der Bertha-von-Suttner-Straße ermöglicht und ein Blindenleitsystem beinhaltet. Die Baumscheibe auf der Ostseite wird vergrößert. Für den Radverkehr werden beidseitig Aufleitungen geschaffen. Die Planung soll noch im Frühjahr 2025 umgesetzt werden.

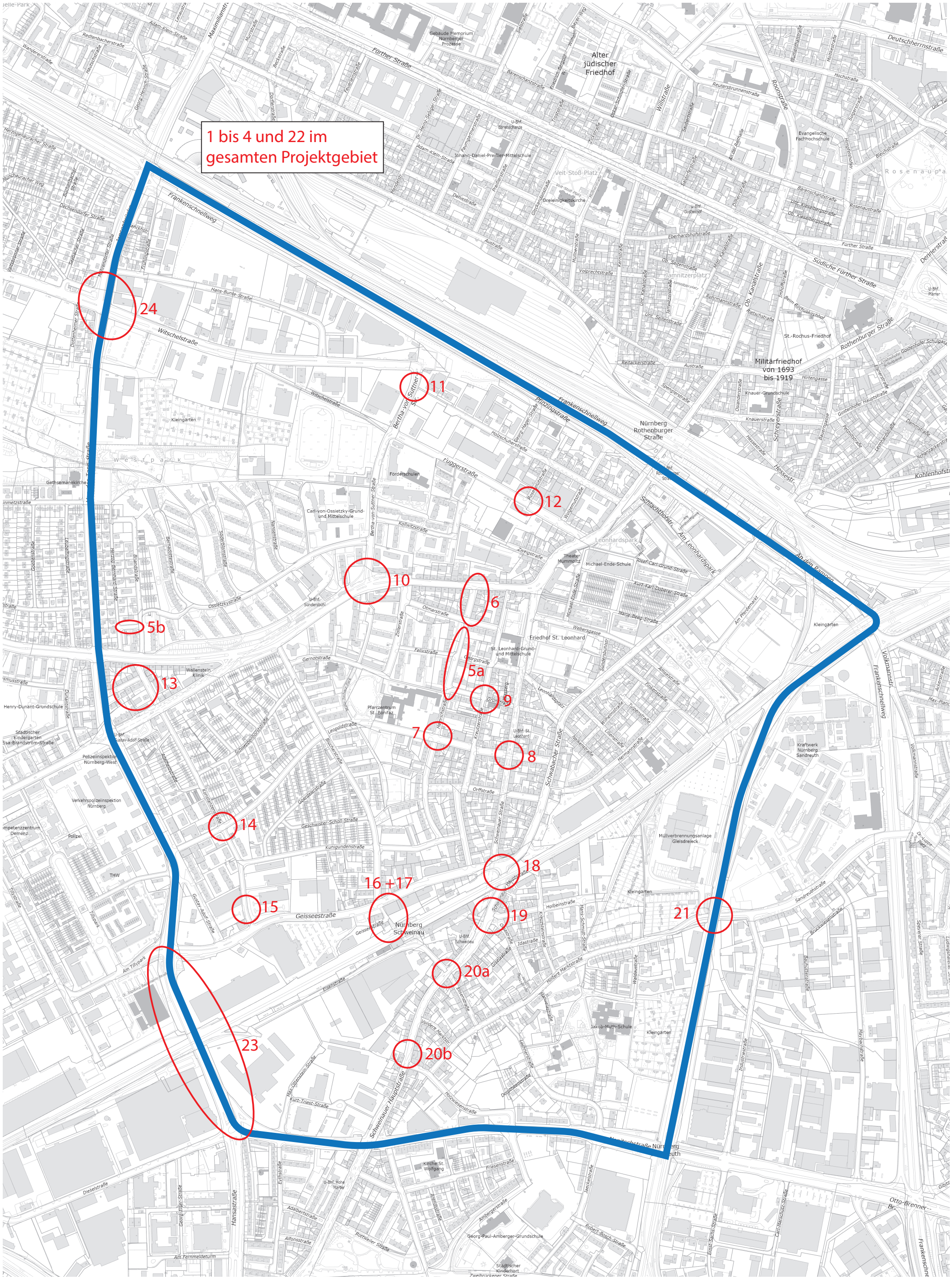
Fazit und weiteres Vorgehen

Das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ in St. Leonhard und Schweinau hat erfolgreich Defizite sowie Handlungsoptionen zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit unter Beteiligung des Bürgervereins sowie der Öffentlichkeit identifiziert. Das Bewusstsein für die Interessen des Fußverkehrs konnte spürbar gestärkt werden. Durch die unterschiedlichen Umsetzungshorizonte und derzeitigen Detaillierungsgrade der erarbeiteten Maßnahmen bleibt die Fußverkehrsförderung auch in den nächsten Jahren aktiv und im Gespräch. Die konstante Weiterverfolgung der Maßnahmen ist unbedingt erforderlich, um den Anschub aus dem Stadtteilprojekt mitzunehmen und zu verstetigen.

Die Durchführung einer Onlinebeteiligung hat sich bewährt. Insbesondere beim Stadtteilspaziergang zeigte ein breiter Teilnehmerkreis großes Interesse am Thema und den Fragestellungen vor Ort. Um die Erwartungen der Bevölkerung nicht zu enttäuschen und die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen, ist eine möglichst zügige Umsetzung der Maßnahmen sinnvoll.

Laut Mobilitätsbeschluss sollen alle Stadtteile innerhalb des Bundesstraßenrings bis 2030 auf ihre Fußgängerfreundlichkeit untersucht werden. Nachdem die Umsetzung der Maßnahmen in Rennweg / Wöhrd weiterhin Zeit erfordert und auch die Vorschläge in St. Leonhard / Schweinau erst über mehrere Jahre umgesetzt werden können, ist 2025 bislang keine Durchführung eines weiteren Stadtteilprojekts geplant. Die Verwaltung lotet jedoch anderweitige, mögliche Verbesserungen für den Fußverkehr im Stadtgebiet aus. So hatte beispielsweise der Bürgerverein Gostenhof e.V. Interesse daran signalisiert, in der Fürther Straße spürbare Verbesserungen für den Fußverkehr zu erarbeiten und umzusetzen.

Verortung der Maßnahmenvorschläge



V\Vpl1\Register\Generalplanung_Verkehr\Fußverkehr/Fußgängerfreundliche Stadtteile/St. Leonhard/Karten und Pläne
Stz_2501_Verortung der Maßnahmenvorschläge.ai
Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Beschlussvorlage
Vpl/022/2025

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	03.04.2025	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Klingenhofstraße (zw. Martinstraße und Kieslingstraße) und Martinstraße;
Umbau zur Fahrradstraße und Ertüchtigung für die Radvorrangroute Nr. 4

Anlagen:
Straßenplan Klingenhofstraße 2.2554.2.1
Straßenplan Martinstraße 2.2554.2.2

Sachverhalt (kurz):

Die Martinstraße und die Klingenhofstraße zw. Kieslingsstraße und Martinstraße sind Bestandteil der den Norden (von Ost nach West) erschließenden Radvorrangroute (RVR) Nr. 4. Weitere Teile der Route sind u.a. die Forchheimer Straße (AfV-Beschluss September 2024); die Michaelstraße / Am Thoner Espan (AfV-Beschluss April 2024) und die Mittelstraße (umgesetzt im September 2024). Die vorliegende Planung stellt nun einen weiteren wichtigen Baustein zur Vollendung der Radvorrangroute (RVR) dar. Sie schließt unmittelbar an die Straßenplanung zur Kieslingstraße (AfV-Beschluss Mai 2023) und der Planung Am Nordostbahnhof (AfV-Beschluss Mai 2023) an.

Der vorliegende RVR-Abschnitt soll an den aktuellen Nürnberger Fahrradstraßen-Standard angepasst werden. Dazu gehören u.a. die Anpassung der Beschilderung, große Fahrradstraßen-Piktogramme, die Markierung von Sicherheitstrennstreifen und die Roteinfärbung der Kreuzungsbereiche. Zur vereinfachten Querung der Klingenhofstraße entsteht ein kurzes Stück Radweg entlang der Straße.

Die Stellplatzanzahl für Kraftfahrzeuge auf öffentlichem Grund sinkt von vorher 115 auf nachher 107. Es entstehen acht neue Fahrradstellplätze, insgesamt werden 47 m² entsiegelt und zwei neue Bäume gepflanzt.

Die Gesamtkosten dieser Maßnahme betragen ca. 168.000 Euro. Davon entfallen ca. 98.000 Euro auf den Straßenbau. Nach positivem Beschluss wird die Maßnahme entsprechend zur Umsetzung und Zuschussbeantragung eingeplant.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	168.000 €	**Folgekosten**	5.000 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	168.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Gerade schwache Verkehrsteilnehmende profitieren von der Maßnahme. Der Radverkehr profitiert unmittelbar von der Radvorrangroute.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA und DiP** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

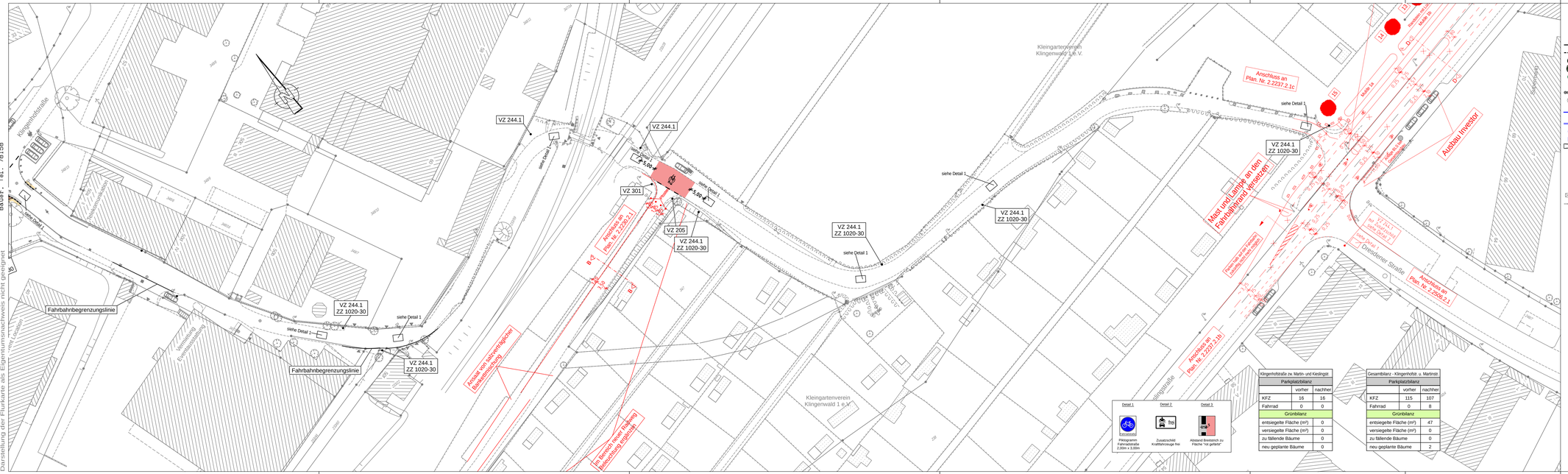
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Straßenpläne Klingenhofstraße und Martinstraße, Vpl-Plan Nr. 2.2554.2.1 vom 03.07.2024 mit letzter Änderung vom 04.11.2024 und Vpl-Plan Nr. 2.2554.2.2 vom 03.07.2024 mit letzter Änderung vom 20.02.2025.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel.: 78159

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Katasterung: GeoX Herr Oehlmann Tel.: 231-8464
Copyright: Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Weitergabe und Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht gestattet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Schichtlist
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbereifelgung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufenkersamskeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Scheiber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassaule
- Schild,Wegweiser
- Uhr
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Eingang
- Einfahrt
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

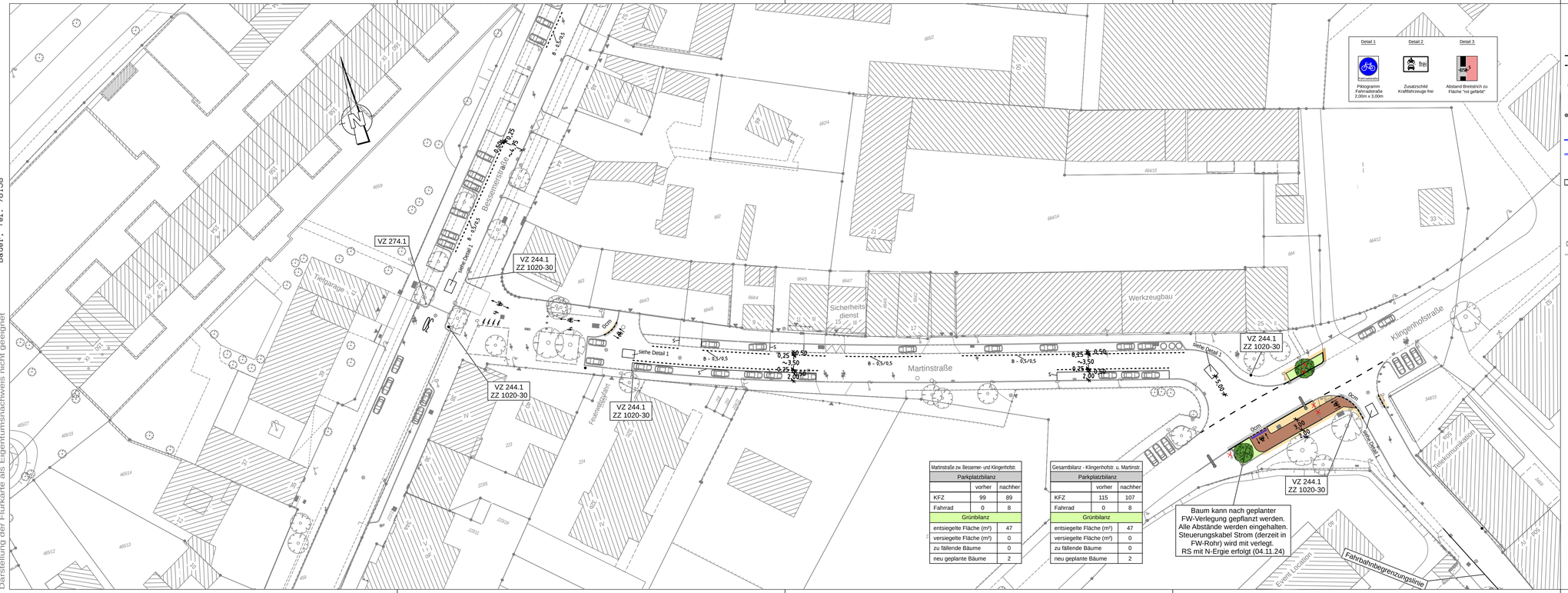
VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG			NÜRNBERG
ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.07.2024	
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich	
	Bauer	AMTSLEITER	
ÄNDERUNGEN		Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500 / 2.2554.2.1
04.11.24	Bauer	Instruktionserg.	Klingenhofstraße/ Kleingärten
			Radvorrangroute 4 Nordost
			zwischen Martinstraße und Kleslingstraße

Radvorrangroute Nr.4 Nordost V500_1.PLT vom 20.02.25

card/1

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Bauer, Tel. 78158

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GeoA1 Herr Oehlmann Tel.: 231-8464
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Detail 1 — Piktogramm Fahrradstraße 2,00m x 3,00m
Detail 2 — Zusatzschild Kraftfahrzeuge frei
Detail 3 — Abstand Breitstrich zu Fläche "rot gefärbt"

Martinstraße zw. Bessemer- und Klingenhofstr.		
Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	99	89
Fahrrad	0	8
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	47	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	2	

Gesamtbilanz - Klingenhofstr. u. Martinstr.		
Parkplatzbilanz	vorher	nachher
KFZ	115	107
Fahrrad	0	8
Grünbilanz		
entsiegelte Fläche (m²)	47	
versiegelte Fläche (m²)	0	
zu fällende Bäume	0	
neu geplante Bäume	2	

Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- gepl. Baum — Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- mobiler Baum
- gepl. Busch
- gepl. Einfahrt/Ausfahrt
- neue Maststandorte
- LSA mit Blindenausstattung
- Blindenleitsystem gem. Regelbefestigung DIN 32984
- Sperrfelder
- LSA-Maststandort Neu
- Aufmerksamkeitsfeld
- Rampe
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Bordsteinradweg
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- ÖPNV-Spur
- überbauter Substratbereich
- Straßenbahn
- Pflasterfläche
- VAG Wartehalle
- Freizuhalten von Einbauten
- Grunderwerbsfläche
- Rückgabefläche
- Auftragsböschung
- Einschnittsböschung
- Entwässerungsmulde
- erf. Abbruch
- Stützmauer
- Sanierungsfläche SÖR
- Motorradstellplatz
- Fahrradbügel
- überdachte Fahrradständer
- Car-Sharing Stellplatz
- E-Auto Stellplatz

Bestandsaufnahme

- Katasterpunkt
- Gully
- Kanalschacht
- Entwässerungsrinne
- Schieber
- Unterflurhydrant
- Oberflurhydrant
- Lichtschacht
- Haltestelle
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Gassaule
- Schild,Wegweiser
- Litfaßsäule
- Brunnen
- Ampel
- Eingang
- Einfahrt
- Kabelschacht
- Telefonzelle
- Uhr
- Schaltkasten
- Fahrkartenautomat
- Briefkasten
- Automat
- Zaun
- Mauer
- Stufzmauer
- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Friedhof
- Glascontainer, Altkleider

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 03.07.2024
BEARBEITUNG	Biallas (23771)	gez. Jülich
	Bauer	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN — Lageplan

DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2554.2.2
04.11.24	Biallas	Instruktionserg.		
20.02.25	Bauer	Baum		

Martinstraße
Radvorrangroute 4
Nordost
zwischen Bessemerstraße und Klingenhofstraße

Radvorrangroute Nr.4 Nordost V500_2.PLT vom 20.02.25

card/1