ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035 plus
hier: Aktueller Sachstand

Maßnahmenprogramm 2035

Mit Beschluss des Stadtrates vom 22.07.2021 wurde das **ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030** als Grundlage für die langfristige Entwicklungsplanung der Stadt Nürnberg einstimmig beschlossen. Dieses Maßnahmenpaket 2030 ist Bestandteil des am 27.01.2021 vom Stadtrat gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“. Das Maßnahmenprogramm 2030 griff die Ergebnisse des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) auf, erweiterte diese um neue Projekte und priorisierte die vorgesehene Umsetzung von Taktverdichtungen / Kapazitätserweiterungen / Linienverstärkern neu. Diese erste Priorisierung erfolgte in drei Umsetzungsstufen, die sukzessive realisiert werden sollen.

Aufgrund der für die erfolgreiche Umsetzung des Maßnahmenpakets zusätzlich erforderlichen Infrastrukturanpassungen an mehreren Stellen im Straßenbahnnetz, wurden die zukünftigen Bau- und Sanierungsprojekte entsprechend ihrer Abhängigkeiten voneinander priorisiert und in den Stadtrat eingebracht.

Mit Beschluss des Stadtrates **am 11.12.2024** zum Tagesordnungspunkt **ÖPNV-Maßnahmenprogramm 2035** wurden diese Priorisierung der Maßnahmen beschlossen.

Diese Maßnahmen sind das Exzerpt aus einer Vielzahl von Maßnahmen zur Sanierung und Grunderneuerung im Straßenbahnnetz sowie zentralen Neubauvorhaben in der Stadt. Investitionskosten können zum jetzigen Sachstand teils nur sehr grob geschätzt werden, da eine belastbare Kostenschätzung der Projekte noch nicht vorliegt.

Die Gesamtinvestitionskosten aller Projekte haben zusammen ein grob geschätztes Investitionsvolumen von ca. 300 - 350 Mio. Euro – abzüglich von Zuschüssen, so dass der städtische Haushalt weniger belastet wird. Bei allen Projekten können Fördermittel von Bund und Land in erheblichem Umfang, in der Regel zwischen 50 % und 90 % der förderfähigen Investitionskosten, akquiriert werden. Die Gesamtbelastung für den städtischen Haushalt liegt damit bei etwa 150 Mio. Euro verteilt über 10 Jahre – noch aufzuteilen zwischen VAG und Stadt Nürnberg. Bei Neubauvorhaben / Liniennetzerweiterungen fallen nach dessen Realisierung darüber hinaus Kosten für den laufenden Betrieb an, dem i.d.R. Fahrgeldeinnahmen in geringerem Umfang gegenüberstehen.

Aktueller Sachstand der Einzelmaßnahmen des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035:

1. Maßnahmen in der Realisierung

1.1 Straßenbahnverlängerung Rathenauplatz bis Berliner Platz

- Um den bereits heute in den Spitzenstunden stark ausgelasteten U-Bahnstreckenabschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Rathenauplatz und um die Wendeschleife am Hauptbahnhof zu entlasten, wird die Straßenbahnlinie 7 vom Hauptbahnhof bis zum Stadtpark verlängert.
- Der Streckenabschnitt ist im Bau und soll zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2026 in Betrieb gehen.

Investitionskosten:	~21,5 Mio. Euro Gesamtinvestitionskosten abzgl. Förderung ~ 50%
Sachstand:	im Bau
Inbetriebnahme:	12.12.2026 – Restarbeiten in 2027

1.2 Straßenbahnlückenschluss Minervastraße

- Die Straßenbahnlinie 4 wird von der heutigen Wendeschleife Gibitzenhof über die Minervastraße und über Finkenbrunn bis zur Haltestelle Worzeldorfer Straße verlängert.
- Die Straßenbahnlinie verbessert mit der direkten Zentrumsanbindung an den Plärrer die Erschließungsqualität in den südlichen Siedlungen (Gartenstadt, Falkenheim und Kettelersiedlung).
- Der Lückenschluss erhöht die betriebliche Flexibilität der Straßenbahnen, weil ein zweiter Ein- und Ausrückweg für das Straßenbahndepot über die neue Route entsteht.
- Die stark ausgelastete Wendeschleife Gibitzenhof (Linien 4 & 11) wird mit der Durchbindung der Linie 4 entlastet und neu gebaut. Hierdurch wird die Betriebsstabilität der Linie 11 deutlich erhöht, weil sich die Linien nicht mehr gegenseitig blockieren. Somit werden ins Netz getragene Verspätungen hier vermieden.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den Lückenschluss erfolgte im Juni 2025.
- Der barrierefreie Ersatzneubau der Wendeanlage Gibitzenhof läuft bereits.

Investitionskosten: ~32,2 Mio. Euro (netto) (Preisstand 2025)
davon ~10,3 Mio. Stadtanteil,
abzgl. Förderung ~75%-85 % (Abstimmung läuft).
Sachstand: Bauvorbereitungen laufen
Inbetriebnahme: Die Neubaustrecke soll im Zeitraum 12/2027 bis 04/2028 in Betrieb gehen

1.3 Allersberger Straße Nord

- Mit der Planung werden dringend notwendige Gleissanierungen im Abschnitt Allersberger Straße zwischen Schweiggerstraße / Anne-Frank-Straße / Wilhelminenstraße vorgenommen.
- Der barrierefreie Haltestellenausbau und eine Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung stadteinwärts können umgesetzt werden.
- Der Straßenplan wurde vom AfV am 18.04.2024 beschlossen
- Die Maßnahme ist bereits im Bau. Neben laufenden Spartenverlegungen werden bereits erste Gleise verlegt.

Investitionskosten: ~ 3,5 Mio. Euro, Stadtanteil 0,6 Mio. Euro (Preisstand 04/2024)
abzüglich Förderung ~50% erwartet
Sachstand: Maßnahme hat 03/2026 begonnen
Inbetriebnahme: Mitte 2027

1.4 Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße

(Teil des GVFG- Zuschussantrages **Grunderneuerung Tram Südstadt (GTS)**

- Das Projekt beinhaltet mehrere notwendige Sanierungsarbeiten im Bereich Landgrabenstraße und Gibitzenhofstraße, u.a. den Umbau der Haltestelle Landgrabenstraße und den Neubau der Haltestelle Melanchthonplatz sowie den Umbau des Knotenpunktes Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße und die Gleiserneuerung Gibitzenhofstraße
- Im Rahmen der dringenden Sanierung und Grunderneuerung erfolgt ein barrierefreier Haltestellenausbau und es wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der ÖPNV-Beschleunigung erreicht.
- Der Planfeststellungsbeschluss ist im März 2026 erteilt worden.
- Baubeginn ab 2027 (nach Fertigstellung Stadtparkschleife)

Investitionskosten: ~20 Mio. Euro, abzüglich Förderung ~50% erwartet
Sachstand: Bauvorbereitung läuft
Inbetriebnahme: voraussichtlich im Jahr 2029

2. Maßnahmen mit abgeschlossener Planung bzw. kurz vor Baubeginn

2.1 Plärrer

- Die Maßnahme beinhaltet die Sanierung und den Umbau des Umsteigeknotens Plärrer sowie die Sanierung des Straßenbahnabschnitts Plärrer bis Hallertorbrücke
- Die Planungen sehen Verbesserungen für alle Verkehrsarten am Plärrer vor, u.a. ein zuverlässiges und barrierefreies Angebot von Straßenbahnen und Bussen, und machen damit den wichtigen Verkehrsknotenpunkt fit für die Zukunft.
- Der Beschluss des Stadtrats für den Ausbau Plärrer erfolgte im Juli 2025, der AfV-Beschluss für die Sanierung der Straßenbahngleise zwischen Fürther Tor und Hallertorbrücke am 25.06.2026.
- Das Planfeststellungsverfahren für die Erneuerung und den Neubau von Gleisanlagen sowie der Straßenbahnhaltestelle wurde im Oktober 2025 eingeleitet.
- Der umfassende Umbau des Plärrers startet voraussichtlich im Jahr 2027

Investitionskosten:	~60 Mio. Euro (Preisstand 2025), Zuwendungsantrag wird erstellt, Förderung bis 85% erwartet, Haushaltsgenehmigung noch offen
Sachstand:	Planfeststellung läuft, befindet sich kurz vor dem Abschluss, vorbereitende Maßnahmen begonnen
Inbetriebnahme:	bis ca. 2030

2.2 Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth bis Bauernfeindstr./ Brunecker Straße

- Verlängerung der Straßenbahn von der Allersberger Straße (Haltestelle Tristanstraße) in den neuen Stadtteil Lichtenreuth und zur UTN bis zur U-Bahnstation Bauernfeindstraße. Eine Verlängerung über die Messe bis zum Klinikum Süd ist möglich.
- Mit Stadtratsbeschluss vom 04.03.2020 wurde die Straßenbahntrasse bis zur Bauernfeindstraße inklusive einer Verlängerungsoption bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule / Klinikum Süd beschlossen.
- Im Jahr 2025 ist für den ersten Bauabschnitt Tristanstraße bis zur Bauernfeindstraße (U-Bf.) ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Emissionsschutzforderungen (Erschütterung, elektromagnetische Strahlung) der UTN verzögern derzeit die Erteilung des Baurechts durch die Regierung von Mittelfranken.
- Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses kann ein Fördermittelantrag gestellt werden.

Investitionskosten:	Gesamtkosten ~68,3 Mio. Euro (Preisstand 2024), davon ~29 Mio. Stadtanteil (Preisstand 2024), davon vsl. 75% Förderung
Sachstand:	Planfeststellungsverfahren läuft
Inbetriebnahme:	offen – abhängig von Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses

2.3 Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

- Planung, Bau und Betrieb durch Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (StUB).
- Die StUB ist die Verlängerung des Nürnberger Straßenbahnnetzes von „Am Wegfeld“ über Erlangen bis nach Herzogenaurach und stellt das größte Straßenbahnneubauprojekt in Deutschland dar.
- Die Planung kann viele neue Direktverbindungen schaffen und bringt für Nürnberg vor allem Verbesserungen der ÖPNV-Qualität im Norden und im Knoblauchsland. Viele Ziele im Nürnberger Norden werden direkt an das Nürnberger Straßenbahnnetz angeschlossen und erhalten zudem eine schnelle und direkte Straßenbahnverbindung zu vielen Zielen in Erlangen.

Investitionskosten: 730 Mio. Euro Investitionsvolumen inkl. Planungskosten (Preisstand 2022), Förderquote vssl. 90 %, Stadtanteil ~27 Mio. Euro (inkl. Förderung)
Sachstand: Planfeststellung für den ersten Bauabschnitt Am Wegfeld - Reutles wird derzeit vorbereitet. Einreichung Herbst 2026 geplant
Inbetriebnahme: offen – abhängig von Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses

3. Beschlossene Maßnahmen im bzw. vor Planfeststellungsverfahren

3.1 Ostendstraße

- Sanierung des gesamten Straßenquerschnitts der Ostenendstraße zwischen Cheruskerstraße und Lechnerstraße
- Es erfolgt ein dringender Gleis- und Straßenneubau mit Rasengleis.
- Es können Verbesserung der ÖPNV-Beschleunigung und ein barrierefreier Haltestellenausbau erreicht werden.
- Die Planung wurde vom Verkehrsausschuss am 20.01.2022 beschlossen.

Investitionskosten: Gesamtkosten ~18 Mio. Euro (Preisstand 2024) VAG-Anteil ca. 4,2 Mio. Euro, Stadtanteil ~13.8 Mio. Euro abzüglich Förderung ~50% erwartet
Sachstand: Planfeststellung eingereicht
Inbetriebnahme: offen – abhängig von Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses

3.2 Allersberger Straße Süd

- Die Maßnahmen beinhaltet die Sanierung der Straßenbahn zwischen Gudrunstraße und Jean-Paul-Platz und bildet den Anschluss an die Neubaustrecke Lichtenreuth mit Rasengleis
- Mit der Planung wird ein betrieblich erforderlicher Abzweig Allersberger Straße / Wodanstraße Richtung Frankenstraße hergestellt.
- Die betriebliche Abwicklung bzw. Betriebssicherheit kann insgesamt verbessert werden.
- Die Planung wurde vom Verkehrsausschusses am 16.11.2025 beschlossen.

Investitionskosten: 8,3 Mio. Euro (Preisstand 2025) VAG-Anteil ca. 5 Mio. Euro, Stadtanteil ~ 3,28 Mio. Euro (Stand 2025) abzüglich Förderung ~50% erwartet
Sachstand: Derzeit werden die Planfeststellungunterlagen innerhalb der Verwaltung vorbereitet.
Inbetriebnahme: offen – abhängig von Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses Maßnahme soll parallel zur Straßenbahnverlängerung Lichtenreuth umgesetzt werden, um erneuten Schienenersatzverkehr auszuschließen

4. Notwendige noch nicht beschlossene Maßnahmen

4.1 Johannisstraße – Dringender Sanierungsbedarf

- Mit der Planung zwischen Innere Hallerstraße und Sandbergstraße werden dringend notwendige Gleissanierungen im Straßenbahnnetz vorgenommen.
- Insgesamt wird der Straßenraum überplant, die Verkehrssicherheit verbessert und alle Verkehrsteilnehmenden profitieren von Verbesserungen
- An den Bahnsteigen der Straßenbahn und des Busses kann die Barrierefreiheit hergestellt werden.
- Ein Stadtratsbeschluss wird im Jahr 2026 angestrebt
- Planfeststellung erforderlich

Investitionskosten: grob ~ 5-8 Mio. Euro, abzüglich Förderung ~50-75% angestrebt
Sachstand: Straßenplan in Erstellung
Inbetriebnahme: Zeitplanung offen

4.2 Frankenstraße – Dringender Sanierungsbedarf

- Mit dem Umbau im Rahmen der dringend notwendigen Gleis- und Straßensanierung wird die ÖPNV-Beschleunigung (Projekt des Masterplans ÖPNV-Beschleunigung) und damit die betriebliche Abwicklung der Straßenbahn verbessert. Gleichzeitig wird eine städtebauliche Aufwertung erreicht.
- Die Entwicklungsfläche des ehem. MAN-Geländes erhält einen verbesserten Straßenanschluss.
- Stadtratsbeschluss noch nicht terminiert
- Planfeststellung erforderlich

Investitionskosten: grob ~ 10 Mio. Euro, abzüglich Förderung ~50-75% angestrebt
Sachstand: Straßenplan in Erstellung
Inbetriebnahme: Zeitplanung offen
Die Baumaßnahme erfordert zwingend die Fertigstellung des Lückenschlusses Minervastraße als Ein- und Ausrückroute, da während des Baus der Straßenbahnbetriebshof vom heutigen Liniennetz abgeschnitten wird.

4.3 Bahnhofsvorplatz – Betriebliche Notwendigkeit

- Ziel der Planung ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb.
- Die zentrale Straßenbahnwendeanlage ist heute bereits überlastet.
- Mit Inbetriebnahme der Stadtparkschleife wird eine zusätzliche Linie am Bahnsteig A (nördliche Haltestelle) am Bahnhofsvorplatz halten. Dadurch ergibt sich die betriebliche Notwendigkeit eines zweiten Bahnsteigs für die Linien in Fahrtrichtung Norden.

Investitionskosten: grob ~ 10 Mio. Euro, abzüglich Förderung ~50-75% angestrebt
Sachstand: Straßenplan in Erstellung
Inbetriebnahme: Zeitplanung offen

Aktueller Sachstand der Einzelmaßnahmen des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035 plus

Die folgenden Projekte sind aus unterschiedlichen Gründen notwendig und sind bislang noch nicht Bestandteil des ÖPNV-Maßnahmenprogramms 2035.

1. Pirckheimerstraße (Antrag CSU-Stadtratsfraktion vom 08.12.2025)

- Die Pirckheimerstraße wird derzeit als betrieblich erforderliches Verbindungsstück zur Sicherstellung des Straßenbahnbetriebs aufrechterhalten.
- Eine erneute Nutzung als Strecke mit Linienbetrieb ist auf der Bestandsinfrastruktur nicht barrierefrei möglich. Die Lichtsignalanlagen für den Schutz des Fahrgastwechsel wurden an einigen Haltestellen zurückgebaut. Für einen möglichen Linienbetrieb ist eine Grunderneuerung mit neuer Gleislage erforderlich.
- Ein Parallelverkehr über die Pirckheimerstraße in der Verkehrsbeziehung zur U3 Friedrich-Ebert-Platz bis Hauptbahnhof ist aus förderrechtlichen Gründen bis Ende 2036 kritisch. Alternative Linienführungen werden derzeit geprüft.
- Das Betriebsgleis Pirckheimerstraße muss noch deutlich vor Auslauf der Zweckbindung des U-Bahnabschnitts bis Nordwestring saniert werden.
- Derzeit erfolgt die verwaltungsinterne Prüfung der baulichen und betrieblichen Umsetzungsmöglichkeiten, ggf. als Stufenkonzept.
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

2. Neubau GSO-Campuslinie plus (Hochschullinie)

- Die „Tram über GSO-Campus“ wurde im Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) 2025+ als zweite Baustufe A2 nach der „Altstadtquerung“, empfohlen. Die „Campuslinie“ konnte nur als Gesamtprojekt mit der Altstadtquerung eine positive Bewertung erzielen.
- Die Planung steht in Wechselwirkung zur „Reaktivierung der Pirckheimerstraße“ und in Wechselwirkung zur „Altstadtquerung“. Eine alleinige Umsetzung ist aus fachlicher Sicht nicht zielführend.
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

3. Altstadtquerung (Antrag Bündnis90/Die Grünen -Stadtratsfraktion vom 05.02.2026)

- Die „Altstadtquerung“ wurde 2013 im Zuge des Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) 2025+ aufgrund des hohen wirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzens (mit Erschließung der Sebalder Altstadt) vom Gutachter empfohlen. Der volkswirtschaftliche Nutzen lag bei 4,59.
- Ein städtebaulicher Entwurf für eine Altstadtquerung liegt vor. Dieser wurde 2014 für eine 3D-Visualisierung als Diskussionsgrundlage für eine Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet.
- Gemäß Beschluss zum NVEP in 2015 wurde das Projekt zurückgestellt.
- Gemäß Beschluss zum „ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030“ aus dem Jahr 2021 ist sie als längerfristige Planung im Maßnahmenpaket 3 enthalten
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

4. Straßenbahnverlängerung Bauernfeindstraße - Messe Ost – Klinikum Süd

- Mit Stadtratsbeschluss vom 04.03.2020 wurde die Straßenbahntrasse von der Haltestelle Tristanstraße bis zur Bauernfeindstraße inklusive einer Verlängerungsoption bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule / Klinikum Süd beschlossen.
- Der erste Planungsabschnitt bis Bauernfeindstraße ist Bestandteil des Maßnahmenprogramms 2035.
- Die vorbereitenden Überlegungen im Hinblick auf eine spätere Entwurfsplanung für die Verlängerung der Straßenbahnlinie über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus bis zur Messe und zum Klinikum Süd laufen.
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

5. Straßenbahnsanierung Wodanstraße

- Die Straßenbahngleise in der Wodanstraße müssen dringend saniert werden. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Handlungsbedarfe im Straßenraum (Auflassung der dynamischen Haltestelle, fehlende Radverkehrsanlagen, unbefestigte Seitenbereiche, fehlende Barrierefreiheit etc.)
- Aufgrund der erforderlichen Planfeststellung /Negativattest für die Neuplanung der Haltestelle müssen einzelne Maßnahmen in einem ersten Bauabschnitt vorgezogen werden.
- Die Planung für die Wodanstraße wird noch voraussichtlich in 2026 in den AfV eingebracht.
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.

6. Straßenbahnwendeschleife Worzeldorfer Straße (Südfriedhof)

- Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung Minervastraße müssen künftig zwei Straßenbahnlinien in der Worzeldorfer Straße wenden.
- Dazu ist aus betrieblichen Gründen notwendig, für den Ein- und Ausstieg das Überholgleis barrierefrei zu ertüchtigen.
- Die Planung wird derzeit erstellt.
- Eine aktuelle Kostenschätzung liegt noch nicht vor.
