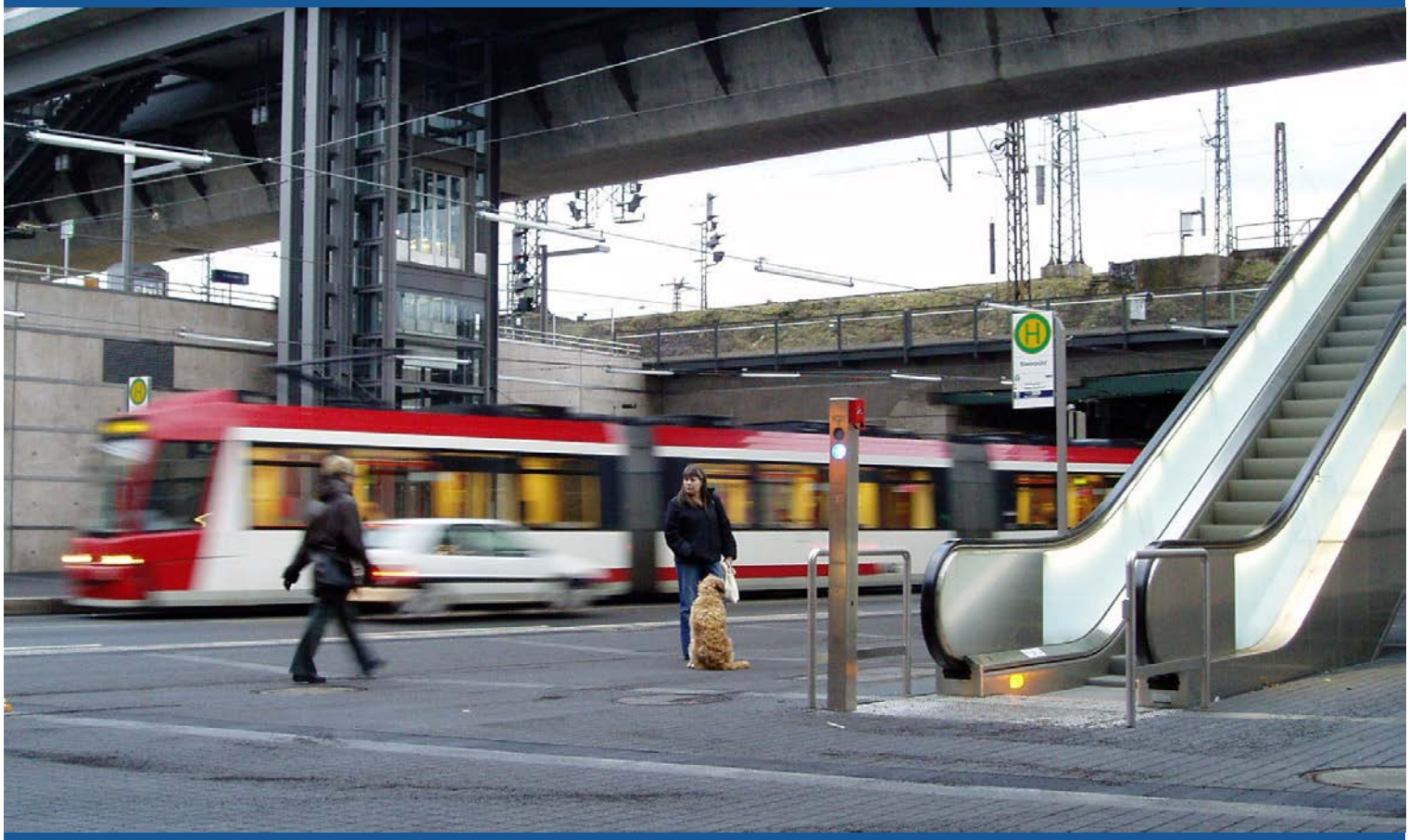
NÜRNBERG

Nahverkehrsplan Nürnberg

Fortschreibung 2017



Nahverkehrsplan Nürnberg

Fortschreibung 2017

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
noris inklusion
Dorfäckerstraße 37
90427 Nürnberg

Auflage
100 Exemplare

Nürnberg, Oktober 2017

ABKÜRZUNGS- UND WORTVERZEICHNIS

AfV	Verkehrsausschuss
Aufgabenträger	Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bundesverkehrswegeplan	Plan zum Neu- und Ausbau der überregionalen Verkehrswege in Deutschland (BVWP)
DB	Deutsche Bahn
ESTW	Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
infra	infra fürth verkehr GmbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung
Nutzwagenkilometer	km Linienweg ohne Ein-/Ausrücken und Leerfahrten
NVEP	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QSS	Qualitätssicherungssystem
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Stadt-Umlandbahn (StUB)	Stadt-Umlandbahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach (StUB)
Standardisierte Bewertung	Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Nutzen-Kosten-Untersuchung)
SVZ	Schwachverkehrszeit
VAG	VAG Verkehrsaktiengesellschaft mbH
Verkehrsunternehmen (VU)	Das jeweils mit der Durchführung von Nahverkehrsleistungen beauftragte Verkehrsunternehmen
VGN	Verkehrsbund Großraum Nürnberg GmbH
ZVGN	Zweckverband Verkehrsbund Großraum Nürnberg

INHALTSVERZEICHNIS

1. HINTERGRUND, RAHMENBEDINGUNGEN UND ZIELVORGABEN 7

1.1. Hintergrund der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 7

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen 8

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen 9

1.4. Verkehrspolitische Zielvorgaben 9

1.5. Gültigkeitsbereich und Betreiberstruktur 11

1.6. Vorgehensweise 12

2. BESTANDSAUFNAHME 13

2.1. ÖPNV-Entwicklungen seit 2005 13

2.1.1. Maßnahmen NVP (Maßnahmen) 2005–2010 13

2.1.2. Weitere Maßnahmen 16

2.1.3. Maßnahmen NVEP 2025+ 19

2.1.4. Planungen Dritter 21

2.1.5. Zusammenfassung 23

2.2. Gesamtverkehrsnachfrage 24

2.3. ÖPNV-Analysenetz 28

2.4. ÖPNV-Nachfrage 35

3. QUALITÄTSKRITERIEN – RAHMENVORGABEN FÜR DAS ÖPNV-ANGEBOT 37

3.1. Raumstrukturelle Grundlagen 37

3.1.1. Statistische Gliederung 37

3.1.2. Örtliche Gliederung 38

3.1.3. Nahverkehrsnetzgliederung 39

3.2. Angebotsstandards 48

3.2.1. Erschließungsqualität 48

3.2.2. Verbindungsqualität 50

3.2.3. Bedienungsqualität 52

3.2.4. Schul- und Ausbildungsverkehr 57

3.2.5. Veranstaltungsverkehre 58

3.3. Qualitätsstandards 59

3.3.1. Personal 60

3.3.2. Fahrzeuge 61

3.3.3. Haltestellen 65
3.3.4. Fahrgastinformation und Störungsmanagement 68
3.3.5. Sicherheit und Unfallvermeidung 69
3.3.6. Umweltstandards und Nachhaltigkeit 69
3.3.7. Tarif, Vertrieb, Service und Marketing 69
3.3.8. Qualitätsnachweise 74
3.4. Barrierefreiheit 76
3.4.1. Haltestellen 76
3.4.2. Fahrzeuge 78
3.5. Intermodalität 79
3.6. ÖPNV-Beschleunigung 84

4. ÖPNV-ANGEBOT – ANALYSE & MAßNAHMEN 86
4.1. Methodik - Grundlagen 86
4.2. Analyse des ÖPNV-Angebots 86
4.2.1. Analyse der Erschließungsqualität 86
4.2.1.1. Einzugsradien 87
4.2.1.2. Anbindung ans Zentrum 89
4.2.2. Analyse der Verbindungsqualität 92
4.2.2.1. Reisezeiten / Erreichbarkeit 92
4.2.2.2. Netzanalyse (Umsteigehäufigkeiten) 105
4.2.3. Analyse der Bedienungsqualität 111
4.2.3.1. Bedienungszeiten / Taktfolgen 111
4.2.3.2. Besetzungsgrad / Tagesauslastung 112
4.2.3.3. Pünktlichkeit 112
4.2.3.4. Zuverlässigkeit / Störungsmanagement / Baustellen 114
4.2.4. Analyse des Schul- und Ausbildungsverkehrs 115
4.2.5. Ergebnisse der Analysefortschreibung / Handlungsbedarf 117
4.3. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots 118
4.3.1. Rahmenkonzept / ÖPNV-Zielnetz 118
4.3.2. Stadtentwicklung 119
4.3.3. Wirkung und Bewertung von Maßnahmen – Verbesserungspotential 122
4.3.3.1. Nicht realisierte Maßnahmen aus NVP (Maßnahmen) 2005–2010 124
4.3.3.2. Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring) 128
4.3.3.3. Anbindung Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule 133
4.3.3.4. Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf) 135
4.3.3.5. Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA) 137
4.3.3.6. ÖPNV-Erschließung Brunecker-Areal 140
4.3.3.7. Netzanpassungen Straßenbahnlinien 143

5. BARRIEREFREIHEIT DER HALTESTELLENINFRASTRUKTUR – ANALYSE & MAßNAHMEN 144

5.1. Bushaltestellen 145

5.1.1. Ausbaustand & Klassifizierung 145

5.1.2. Bewertungssystem und Priorisierung 146

5.1.3. Maßnahmen- und Zeitplanung 149

5.2. Straßenbahnhaltestellen 152

5.2.1. Ausbaustand & Klassifizierung 152

5.2.2. Bewertungssystem und Priorisierung 153

5.2.3. Maßnahmen- und Zeitplanung 155

5.3. U-Bahnhöfe 155

5.3.1. Ausbaustand & Klassifizierung 155

5.3.2. Maßnahmen- und Zeitplanung 156

5.4. S-Bahn und R-Bahnhaltestellen (nachrichtlich) 158

5.5. Fazit 161

6. ÖPNV-BESCHLEUNIGUNG – ANALYSE & MAßNAHMEN 162

6.1. Ausbaustand 162

6.2. Maßnahmen 163

7. LINIENBÜNDELUNG 165

8. FAZIT 169

ABBILDUNGSVERZEICHNIS 170

ANLAGEN 173

1. Hintergrund, Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1. Hintergrund der 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. Er bildet damit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in Nürnberg. Der Nahverkehrsplan definiert 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.

In Nürnberg gilt derzeit noch der erstmals erstellte und beschlossene Nahverkehrsplan. Er wurde in zwei Etappen erarbeitet und umfasst die beiden Bände „Analyse 2003“ und „Maßnahmen 2005–2010“. Zur Planung der langfristigen Entwicklungen zur Optimierung des Schienennetzes wurde der Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ (NVEP) erarbeitet. Darin werden langfristige Maßnahmen im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr mit einem Prognosehorizont bis 2025 formuliert. Die Umsetzung der entwickelten Maßnahmen läuft derzeit (vgl. Kapitel 2.1).

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg erfolgt für einen Betrachtungszeitraum von fünf Jahren (2017–2022) und baut auf dem bestehenden Nahverkehrsplan auf. Sie wurde federführend vom Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg bearbeitet. In den Prozess der Fortschreibung wurden frühzeitig benachbarte Aufgabenträger, betroffene Verkehrsunternehmen, die Regierung von Mittelfranken, weitere Interessenvertretungen sowie Vertreter der Stadtratsfraktionen eingebunden (vgl. Kapitel 1.6).

Der Fokus des ersten NVP der Stadt Nürnberg lag insbesondere auf der Ersterfassung der Analyse in Vorbereitung des Entwicklungsplans NVEP 2025+ und der Aufbereitung von Optimierungspotentialen und Handlungsfeldern. Die Fortschreibung auf den aktuellen Stand des Verkehrsangebotes in Nürnberg erfolgte im Hinblick darauf, die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere zur Barrierefreiheit, zu erfüllen und einen Rahmen für das Qualitätsniveau der zu erbringenden Leistungen aufzuspannen. Hierdurch haben sich neue Handlungsfelder ergeben, die sukzessive bearbeitet und fortentwickelt werden müssen.

[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.

1.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg ist notwendig, da die angenommenen Planungsgrundlagen nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen. Es gilt sowohl die planerischen Rahmenbedingungen zu aktualisieren als auch die veränderten gesetzlichen Vorgaben zu berücksichtigen.

Die im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 formulierten Maßnahmen sind mittlerweile weitestgehend umgesetzt und auch für einzelne Maßnahmen aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ werden derzeit Planungen erstellt (vgl. Kapitel 2.1). Mit dieser fortwährenden Optimierung des Nürnberger Nahverkehrsangebots wurden umfangreiche Verbesserungen am Verkehrsnetz vorgenommen, deren Wirkung auf die Qualität des Angebots neu zu bewerten ist.

Gleichzeitig haben sich seit dem Jahr 2005 die gesetzlichen Vorgaben stark verändert, woraus sich neue Anforderungen an den Nahverkehrsplan ergeben, die eine Fortschreibung erforderlich machen.

Seit dem Jahr 2013 gilt das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Damit einher gehen geänderte Rahmenbedingungen und Zielfestsetzungen. In § 8 Abs. 3 des novellierten Personenbeförderungsgesetzes wird explizit auf die Erfordernis der Aufstellung eines Nahverkehrsplans verwiesen. Demnach sollen im Nahverkehrsplan „die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen“ definiert werden.

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes neu hinzugekommen ist auch das Thema Barrierefreiheit. Ebenfalls in § 8 Abs. 3 PBefG wird das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 festgesetzt. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen und Interessenvertretungen wie Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Verbände, o.ä. anzuhören. Sofern die Frist des 01. Januars 2022 nicht eingehalten werden kann, müssen die Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden (vgl. Kapitel 3.4 und Kapitel 5).

Nach § 8 Abs. 3a PBefG muss die Genehmigungsbehörde den Nahverkehrsplan bei der Vergabe von Verkehrsleistungen berücksichtigen. Dem ordnungsgemäß zustande gekommenen Nahverkehrsplan kommt damit eine bedeutende Rolle zu, entsprechend ausreichend umfassend sind die Anforderungen an die Verkehrsbedienung darin darzustellen.

Zum 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates zur Vergabe und Finanzierung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen in Kraft getreten. Darin werden die Rahmenbedingungen zur Betrauung von Verkehrsunternehmen mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Verkehrsdiensten und zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geregelt. Zum Jahr 2019 läuft die Übergangsfrist der EU-Verordnung

(EG) Nr. 1370/2007 ab, wodurch zukünftig öffentliche Verkehrsleistungen grundsätzlich im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vergeben werden müssen.[2]

Prinzipiell bestehen verschiedene Möglichkeiten der Vergabe von Verkehrsleistungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfolgt in der Regel im Wettbewerb. Jedoch ist auch eine Direktvergabe möglich, wenn die Verkehrsleistungen durch ein eigenes öffentliches Unternehmen, einem sog. internen Betreiber, erbracht werden sollen.

Grundsätzlich bildet jedoch der Nahverkehrsplan für alle Vergabeverfahren und auch für die Betrauung die Grundlage, da im Nahverkehrsplan die Anforderungen an das Verkehrsangebot in Form von Rahmenvorgaben und Zielen (= Qualitätskriterien) vom Aufgabenträger definiert werden.

1.3. Finanzielle Rahmenbedingungen

Neben der Definition der Qualitätskriterien werden in einem Nahverkehrsplan mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots aufgestellt. Der Nahverkehrsplan muss nach Bayerischem ÖPNV-Gesetz (Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG) mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. In der Leitlinie wird entsprechend darauf hingewiesen, dass die aus der Analyse abgeleiteten Verbesserungsmaßnahmen auch auf ihre Finanzierungsmöglichkeiten geprüft und in einen realistischen finanziellen Rahmen gebettet werden müssen. Damit soll vermieden werden, dass der Nahverkehrsplan eine Wunschsammlung bleibt ohne tatsächliche Verbesserung für den ÖPNV.

1.4. Verkehrspolitische Zielvorgaben

Die Stadt Nürnberg möchte ihren Bewohnerinnen und Bewohnern einen hohen Standard an Lebensqualität bieten. Dem Ziel einer lebenswerten Stadt wirken jedoch neben anderen Einflussgrößen auch die immer deutlicher werdenden negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs entgegen. Hierbei sind insbesondere der Lärm und die Abgase hervorzuheben. Beides wird zu einem großen Teil durch den Straßenverkehr verursacht. Wegen Grenzwertüberschreitungen ist die Stadt nach EU-Recht gezwungen, einen Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplan aufzustellen, in denen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung und des Schadstoffgehalts in der Luft dargestellt werden.

Insbesondere die Förderung umweltverträglicher Mobilitätsangebote kann zur Erreichung der genannten Ziele und damit zu mehr Lebensqualität einen Beitrag leisten. Dabei bildet der öffentliche Verkehr eine wichtige Säule des sog. Umweltverbundes, der sich aus Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr zusammensetzt. Aktuell beträgt der Anteil des Umweltverbundes 57 % am Gesamtverkehr (Modal Split 2016[3]: MIV 43 %, ÖPNV 22 %, Rad 13 %, Fußgänger 22 %).

[2] www.telemedicus.info/urteile/Rundfunkrecht/Staatliche-Beihilfen/726-EuGH-Az-C-28000-Zum-Begriff-der-staatlichen-Beihilfe-Altmark-Trans.html, abgerufen 09.02.2017.
[3] vgl. Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg, 2016.

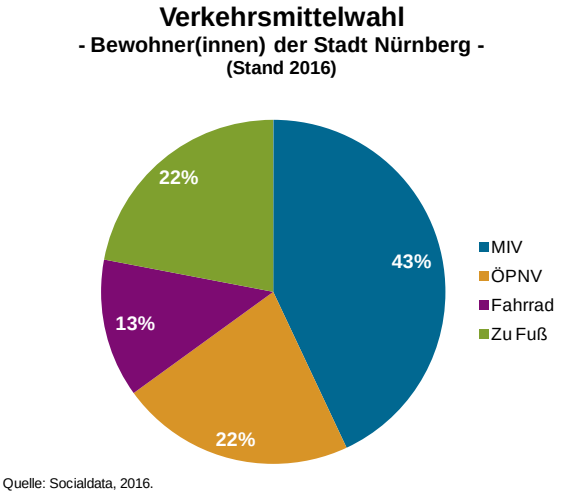


Abbildung 1. Verkehrsmittelwahl der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

Jährlich stellt die VAG ihren Dienstleistungsbericht vor, in dem auf Basis unterschiedlicher Quellen die Kundenbeurteilung der Qualität des ÖPNV-Angebots vorgestellt wird. Daraus geht hervor, dass bei Konflikten in der Verkehrsplanung, rund 83 % der Befragten[4] eine Lösung zugunsten des Umweltverbundes, auch wenn diese zu Nachteilen beim MIV führt, favorisieren.

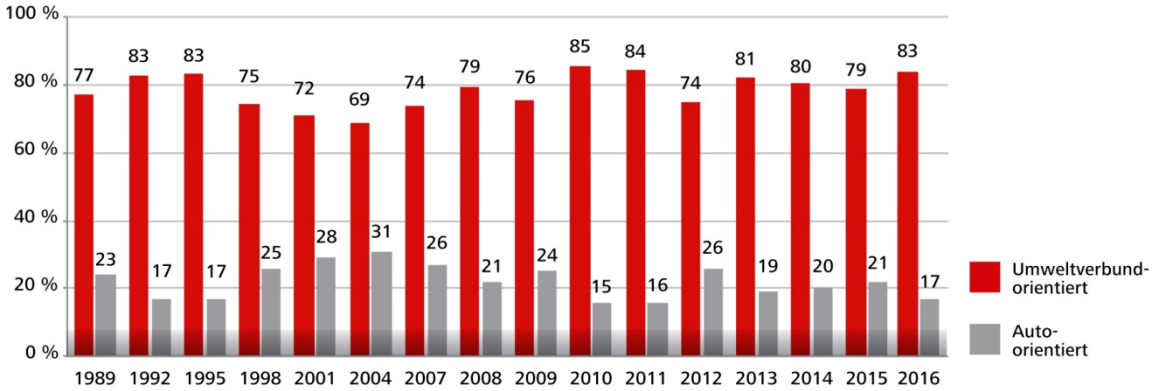


Abbildung 2. Entwicklung der Präferenz bei Konflikten zwischen ÖPNV und MIV (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016).

Die Mehrheit der für den Dienstleistungsbericht der VAG befragten Nutzerinnen und Nutzer befürworten zudem Verbesserungen im ÖPNV und fordern hierfür die Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln.

[4] Im Rahmen der jährlichen Mobilitätserhebung der VAG (Kontiv-Design) werden 1.200 zufällig ausgewählte Bewohnerinnen und Bewohner Nürnbergs ab 0 Jahren befragt.

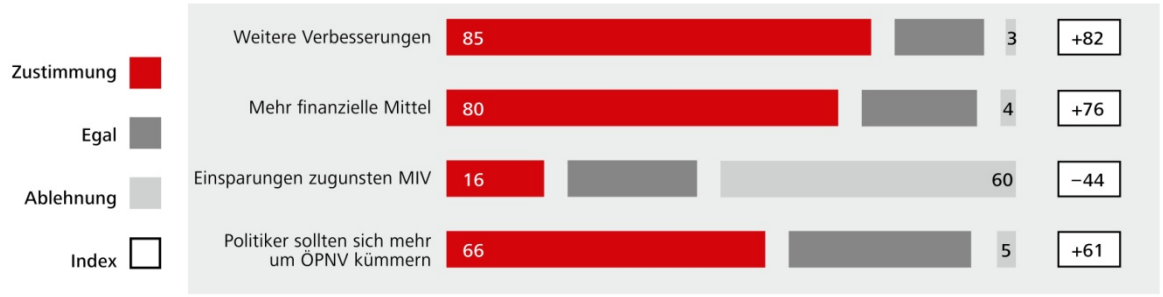


Abbildung 3. Beurteilung künftiger Maßnahmen für den ÖPNV (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016)[5].

Entsprechend gilt es, den öffentlichen Nahverkehr weiter zu stärken. Für die Nutzung des ÖPNV spielt dessen Attraktivität und damit die Qualität der Dienstleistung eine wesentliche Rolle. Die Entscheidung der Kunden für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hängt auch von deren Erfahrungen damit ab. Das Qualitätsempfinden bezieht sich dabei sowohl auf objektiv vorgefundene als auch auf subjektiv empfundene Aspekte. Bei der Definition der Qualitätskriterien in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg wird angestrebt, sowohl die vom Verkehrsunternehmen zu erbringende Leistung als auch Aspekte der Qualitätswahrnehmung der Kunden bzw. der Kundenzufriedenheit abzubilden[6].

Neben der Definition von Qualitätskriterien ist die Evaluierung bzw. Erfolgskontrolle ein wichtiger Bestandteil, um die Wirkung und Erreichung der selbstgesetzten Ziele und auch der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan festgesetzten Maßnahmen zu prüfen. Die Einführung einer entsprechenden Qualitätskontrolle ist erforderlich.

1.5. 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- und Busverkehr 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 1.6).

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[7] wurde hierzu ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt.

[5] Der Zufriedenheitsindex spiegelt das Ausmaß der Zufriedenheit / Unzufriedenheit wider. Er berechnet sich aus dem prozentualen Anteil der Zufriedenen abzüglich des prozentualen Anteils der Unzufriedenen. Er reicht von +100 bei nur Zufriedenen bis -100 bei ausschließlich Unzufriedenen.
[6] vgl. DIN EN 13816, S. 6f.
[7] vgl. BayÖPNVG Art. 6

Die S-Bahn- und Regionalverkehre sind als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern und werden durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH 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.

Im Stadtgebiet Nürnberg wird der U-Bahn- und Straßenbahnverkehr ausschließlich und der Busverkehr fast vollständig von der städtischen Tochtergesellschaft Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) erbracht. Im Stadtgebiet Nürnberg bedienen andere Verkehrsunternehmen stadtgrenzüberschreitende Verkehre. Dazu gehören derzeit die Verkehrsunternehmen infra fürth verkehr gmbh, Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH, Stadtverkehr Schwabach GmbH, Omnibusverkehr Franken GmbH, DB Regio Bus Bayern GmbH, Schmetterling Reise- und Verkehrs-Logistik GmbH und Reck Busreisen und Touristik GmbH (vgl. Kapitel 2.3).

1.6. Vorgehensweise

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden mit den Qualitätskriterien die Anforderungen an das Verkehrsangebot definiert. Das derzeitige ÖPNV-Angebot wurde auf die Erfüllung der Angebotsstandards hin analysiert und Schwachstellen identifiziert. 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, worauf aufbauend der Maßnahmenplan für den vorliegenden Nahverkehrsplan 2017 aufgestellt wurde.

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 und der Verwaltung der Stadt Nürnberg zusammen. Darüber hinaus wurde der Lenkungskreis Fortschreibung Nahverkehrsplan als übergeordnetes und fachlich beratendes Gremium eingerichtet, der die im Arbeitskreis vertretenen Institutionen um die politischen Vertreter der Nürnberger Stadtratsfraktionen erweiterte. Der Stadtrat wurde im Verkehrsausschuss über die Zwischenschritte informiert und als politisch beschließendes Gremium eingebunden.

Die Anhörung der Behindertenbeauftragten, der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, der Fahrgastverbände sowie weiterer Interessenvertretungen fand im Rahmen einer eigenen Veranstaltung statt. Zusätzlich wurden verschiedene themenspezifische Abstimmungstreffen zur Diskussion einzelner Fragestellungen anberaumt.

Allen beteiligten Aufgabenträgern, Unternehmen, Verbänden und Interessenvertretungen wurde der Entwurf des fortgeschriebenen Nahverkehrsplans 2017 zur Verfügung gestellt und die Möglichkeit zur schriftlichen Rückmeldung gegeben.

2. Bestandsaufnahme

2.1. ÖPNV-Entwicklungen seit 2005

Basis des NVP 2017 bildet das Bestandsangebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Zum Abschluss der Arbeiten an der Fortschreibung des NVP wird darüber hinaus die Verlängerung des Abschnittes der U-Bahnlinie U3 zwischen Friedrich-Ebert-Platz und Nordwestring in Betrieb genommen worden sein. Auswirkungen daraus werden im Kapitel Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.3) aufgegriffen.

2.1.1. Maßnahmen NVP (Maßnahmen) 2005–2010

Die im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 definierten Maßnahmen wurden in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sukzessive bearbeitet. In den meisten Fällen konnte eine unter den politischen, finanziellen und betrieblichen Rahmenbedingungen optimierte Lösung gefunden und umgesetzt werden. Noch nicht umgesetzte Maßnahmen sind unter den Maßnahmen wiederaufgenommen (vgl. Kapitel 4.3.3.1).

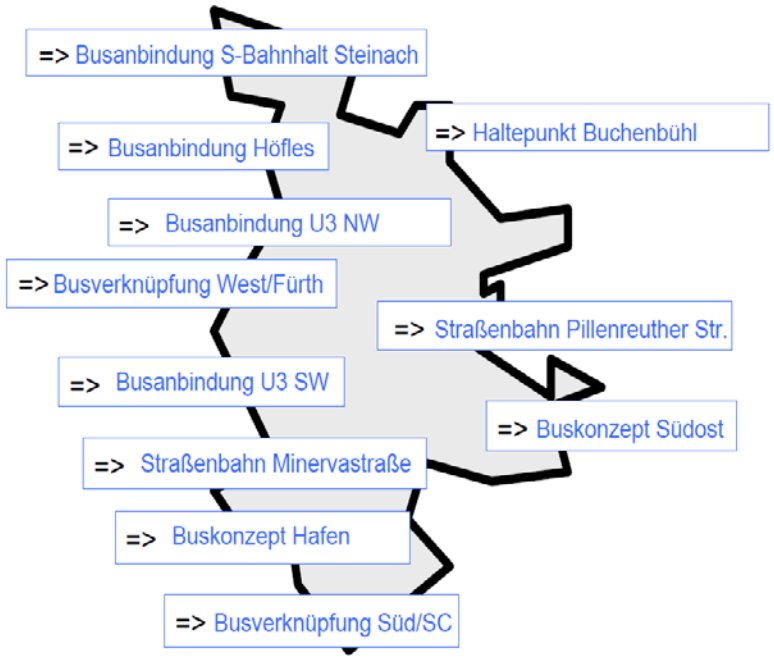


Abbildung 4. Übersicht der Maßnahmenpakete des NVP (Maßnahmen) 2005–2010.

Straßenbahn Nördliche Pillenreuther Straße

Mit Eröffnung des Bauabschnitts Friedrich-Ebert-Platz der U-Bahnlinie U3 im Dezember 2011 wurde die Straßenbahnlinie 9 Nord eingestellt. Die verbleibenden Straßenbahnlinien wären am Hauptbahnhof betrieblich nicht mehr sauber abwickelbar gewesen.

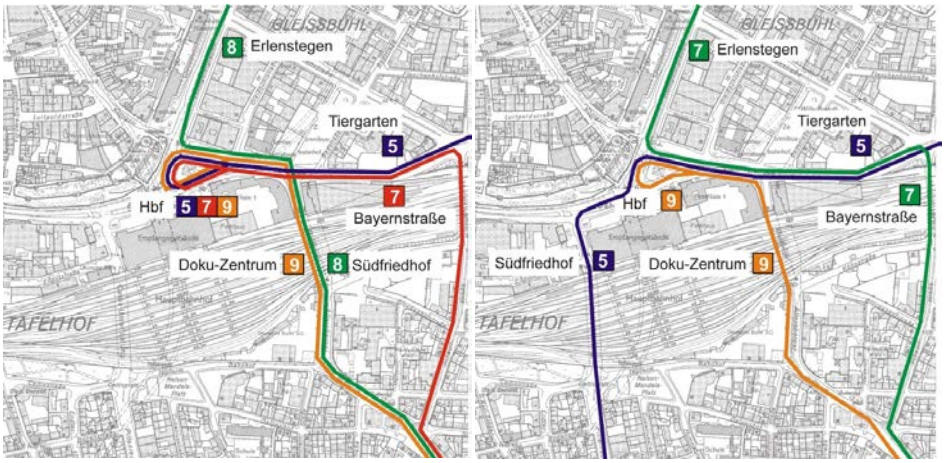


Abbildung 5. Nicht abwickelbares Liniennetz Straßenbahn ohne Anpassung UND mit Lückenschluss nach Eröffnung der U-Bahnlinie U3 (Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung).

Deshalb wurden im Anschluss an die Ersterstellung des NVP die Planungen zum Bau der Straßenbahn in der nördlichen Pillenreuther Straße aufgenommen, die einen wichtigen Lückenschluss im Straßenbahnnetz darstellt. Im Oktober 2008 erging der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken. Die Inbetriebnahme des neuen Straßenbahnliniennetzes konnte zeitgleich mit Eröffnung der U3 am Friedrich-Ebert-Platz im Dezember 2011 erfolgen und die Situation am Halt Hauptbahnhof gelöst werden.

Auch die Erschließungs- und Bedienungsqualität konnte mit Bau des Straßenbahnnetzlückenschlusses über die Haltestelle Celtisplatz verbessert werden. Die prognostizierten Nachfragesteigerungen im Umfeld der neuen Haltestelle Celtisplatz wurden erreicht. Das neue Straßenbahnnetz bietet zudem deutliche betriebliche und wirtschaftliche Vorteile und hat sich aus Sicht der Aufgabenträgerin bewährt.

Straßenbahnverlängerung Linie 4 Thon bis Am Wegfeld

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Thon bis Am Wegfeld wurde im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 als optionale Maßnahme empfohlen. Noch im Jahr 2005 wurde eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung vorgelegt. Am 25.01.2007 hat der Verkehrsausschuss beschlossen, ein Planfeststellungsverfahren (PFV) einzuleiten. Anfang 2013 erfolgte der Planfeststellungsbeschluss und der Baubeginn. Die Inbetriebnahme erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Erste Fahrgasterhebungen lassen erwarten, dass die prognostizierten Nachfragesteigerungen erreicht werden. Durch Verlegung des Umsteigeknotenpunktes von Thon nach Am Wegfeld waren Anpassungen des Busnetzes im Nürnberger Norden erforderlich geworden (vgl. Kapitel 2.1.2).

Busanbindung U3 Nordwest

Die U-Bahnlinie U3 Nordwest wurde sukzessive in Betrieb genommen. Im Rahmen der Eröffnung des Bauabschnitts Maxfeld im Mai 2010 wurde die Zentrumsbuslinie 47 (Heilig-Geist-Spital – Thon – Forchheimer Str.) eingeführt. Seit Dezember 2016 wird im Abschnitt zwischen dem Heilig-Geist-Spital und Thon das bisherige Fahrtenangebot der Buslinie 47 in Überlagerung mit der Buslinie 37 (Heilig-Geist-Spital – Berufsförderungswerk – Kriegsopfersiedlung) bedient.

Mit Eröffnung des Bauabschnitts Friedrich-Ebert-Platz – Nordwestring im Mai 2017 sind weitere Optimierungen des Angebots des ergänzenden Busnetzes möglich (vgl. Kapitel 4.3.3.4).

Busanbindung U3 Südwest

Mit Eröffnung des Bauabschnitts Gustav-Adolf-Straße verlagerte sich der Umsteigeknotenpunkt von Röthenbach nach Gustav-Adolf-Straße. Das dafür entwickelte angepasste Busergänzungsnetz mit den heutigen Linien 68 und 69, die auch den Tillypark und den Süd-West-Park bedienen, erfolgte zum Dezember 2006. Eine weitere Optimierung der Verknüpfung mit dem S-Bahnhaltepunkt Stein / Südwestpark ist nach Abwägung verkehrlicher, betrieblicher und infrastruktureller Auswirkungen bisher nicht erfolgt.

Busanbindung Höfles

Zum Fahrplanwechsel 2014 / 2015 konnte die Buslinie 33 als vorgezogene Maßnahme des Busnetzes Nürnberg Nord (vgl. Kapitel 4.3.3.2) den Betrieb aufnehmen. Die Buslinie 33 verbindet den Nürnberger Flughafen mit dem östlichen Teil der Stadt Fürth (Flughafen – Höfles – Fürth Rathaus).

Busverknüpfung West / Fürth

Die vorgeschlagenen Verbesserungen der stadtgrenzüberschreitenden Linien konnten bisher nicht umfassend erfolgen und sind Bestandteil der Fortschreibung NVP 2017 (vgl. Kapitel 4.3.3.2). Eine Teilumsetzung erfolgte mit Verlängerung der Linie 37 vom Heilig-Geist-Spital über das Berufsförderungswerk bis zur Kriegsopfersiedlung im Dezember 2016.

Buskonzept Südost

Das im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 vorgestellte angepasste Betriebskonzept der Linien 54, 56, 57, 59 und 96 konnte im Wesentlichen bereits zum Dezember 2005 umgesetzt werden. Die Nachfrageströme werden mit dem heutigen Angebotskonzept angemessen bedient.

Buskonzept Hafen / Buskonzept Nürnberg Süd

In Folge der Empfehlungen des NVP (Maßnahmen) 2005–2010 wurde die heutige Buslinie 66 Röthenbach – Königshof – Pillenreuth zum Dezember 2006 in Betrieb genommen. Zur weiteren Angebotsoptimierung wurde die Buslinie 66 gemeinsam mit der Busverknüpfung Süd / Schwabach (vgl. Kapitel 4.3.3.1) in ein Gesamtkonzept für den Nürnberger Süden integriert. Im Ergebnis endet, dem Bürgerwunsch folgend, in NVZ und SVZ jede zweite Fahrt der Linie 66 in Königshof.[8]

[8] Sa, So wird nur der Abschnitt Röthenbach – Königshof bedient.

2.1.2. Weitere Maßnahmen

Wie vorstehend dargestellt konnte eine Vielzahl von Projekten des NVP (Maßnahmen) 2005–2010 begonnen oder umgesetzt werden. Darüber hinaus sind einige der langfristig angesetzten Maßnahmen weiter vorangeschritten und Folgemaßnahmen umgesetzt worden.

U-Bahnnetz

Die Verlängerung der Linie U3 wurde entsprechend der Beschlüsse des Stadtrats abschnittsweise geplant und stetig umgesetzt.

Das Betriebskonzept der U3-Verlängerung im Nordwesten wurde sukzessive in mehreren Baustufen angepasst. Die Baustufe Maxfeld wurde im Mai 2010 und die Baustufe Friedrich-Ebert-Platz im Dezember 2012 eröffnet. Die Eröffnung des vorerst letzten Bauabschnitts bis Nordwestring ist zum Mai 2017 erfolgt.

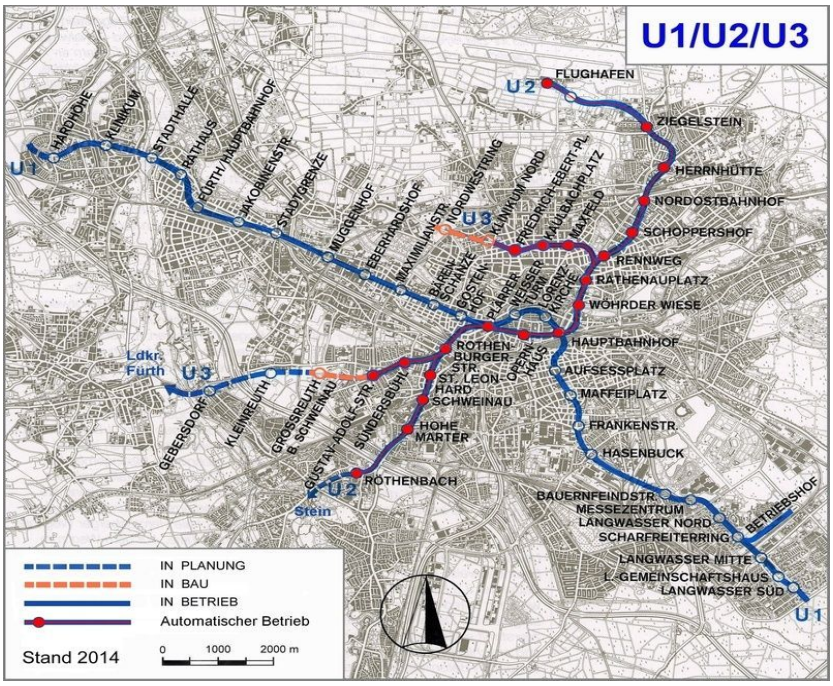


Abbildung 6. Ausbaustand U-Bahn 2016 (Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, U-Bahnbauamt).

Als gesicherte Maßnahme gilt nach derzeitigem Stand der Genehmigungen und Beschlüsse der U3-Linienast im Südwesten nach Gebersdorf. Der Abschnitt Gustav-Adolf-Straße nach Großreuth bei Schweinau wird voraussichtlich 2019 den Betrieb aufnehmen. Der vorerst letzte Bauabschnitt Großreuth b. Schweinau bis Gebersdorf wird voraussichtlich 2024 / 2025 in Betrieb genommen (vgl. Kapitel 4.3.3.4).

Busnetz

Aufgrund der Veränderungen im U-Bahn- und Straßenbahnnetz im Nürnberger Norden (U3-Verlängerung Nordwest, Straßenbahnverlängerung Linie 4 bis Am Wegfeld) wurden Anpassungen im Busnetz im Nürnberger Norden zwingend notwendig. Es wurden mit dem Buskonzept Nürnberg Nord und dem Ringbuskonzept zwei betrieblich und planerisch

stark vernetzte Angebotskonzepte entwickelt. Das Busnetz Nürnberg Nord stand zudem in direkter Wechselwirkung zu den Angebotsanpassungen der stadtgrenzüberschreitenden Linien nach Fürth und Erlangen, sodass sich planerisch ein umfassendes Anpassungsnetz ergab.

Im Verkehrsausschuss am 27.02.2014 wurde der erste Entwurf des Ringbuskonzepts dem Stadtrat vorgestellt. Auf Basis der verkehrspolitischen Zielsetzung der Stadt Nürnberg und der finanziellen Rahmenbedingungen wurde für das Ringbuskonzept unter Berücksichtigung aller Vorschläge und Anliegen der Politik und der Bevölkerung ein optimales Angebotskonzept entwickelt und abgestimmt. Die erforderlichen flankierenden verkehrstechnischen Anpassungsmaßnahmen zur Stabilisierung der Fahrzeiten wurden im Verkehrsausschuss behandelt. Die Straßenpläne für den ersten Bauabschnitt (Priorität 1) des Ringbuskonzepts wurden im AfV am 03.12.2015 beschlossen.

Das Rahmenkonzept des Busnetzes Nürnberg Nord wurde dem AfV am 17.10.2013 vorgestellt und auf Auswirkungen auf das Ringbusangebot hingewiesen. Für einen Teilaspekt des Buskonzeptes Nürnberg Nord, nämlich der Busverbindung von Am Wegfeld zum U-Bahnhof Flughafen, wurde 2013 ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren eingeleitet. Das Ergebnis, die sog. Fächerlösung, wurde dem AfV am 22.10.2015 vorgestellt und in die Planungen integriert.

Die Umsetzung beider Buskonzepte Nürnberg Nord und Ringbus wurden am 28.07.2016 vom AfV beschlossen. Das Buskonzept Busnetz Nürnberg Nord konnte zum Dezember 2016 vollständig umgesetzt werden. Die Umsetzung des Ringbuskonzepts im Hinblick auf die Linienführung und das Taktangebot wurde ebenso zum Dezember 2016 abgeschlossen. In einem ersten Schritt konnten bereits zum Fahrplanwechsel Dezember 2016 verschiedene bauliche Anpassungs- und Beschleunigungsmaßnahmen für den Ringbus vorgenommen werden. Zur vollständigen Realisierung eines zuverlässigen Angebots sind weitere Beschleunigungsmaßnahmen für den Ringbus notwendig. Deren Umsetzung wurde am 06.07.2017 vom AfV beschlossen und steht noch aus.

Schienenpersonennahverkehr

Die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) der Bahn liegt beim Freistaat Bayern. Planung sowie Leistungsbestellung und -kontrolle erfolgen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG).

Der Ausbau der S-Bahn Nürnberg schreitet stetig voran. Das S-Bahn-Netz Nürnberg wird auch ab 2018 von der DB Regio betrieben. Da nicht alle erforderlichen Baumaßnahmen bis 2018 abgeschlossen sein werden, hat die BEG Rückfallebenen in 3 Betriebsstufen definiert. Die Inbetriebnahme der derzeitigen 2. Rückfallebene der Betriebsstufe 0 mit neuem Liniennetz erfolgte zum Dezember 2010. Auch der Fuhrpark konnte durch 42 neue, vierteilige Triebzüge der Baureihe 442 (Talent 2) erneuert werden (Weiterführende Informationen finden sich im Internet unter https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/s-bahn-nuernberg).

Die DB Regio Bayern betreibt ab Juni 2019 für weitere zwölf Jahre das Dieselnetz Nürnberg. Das heute bestehende Betriebskonzept bleibt weitgehend unverändert.

(Weiterführende Informationen finden sich im Internet unter https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/d-netz-nuernberg).

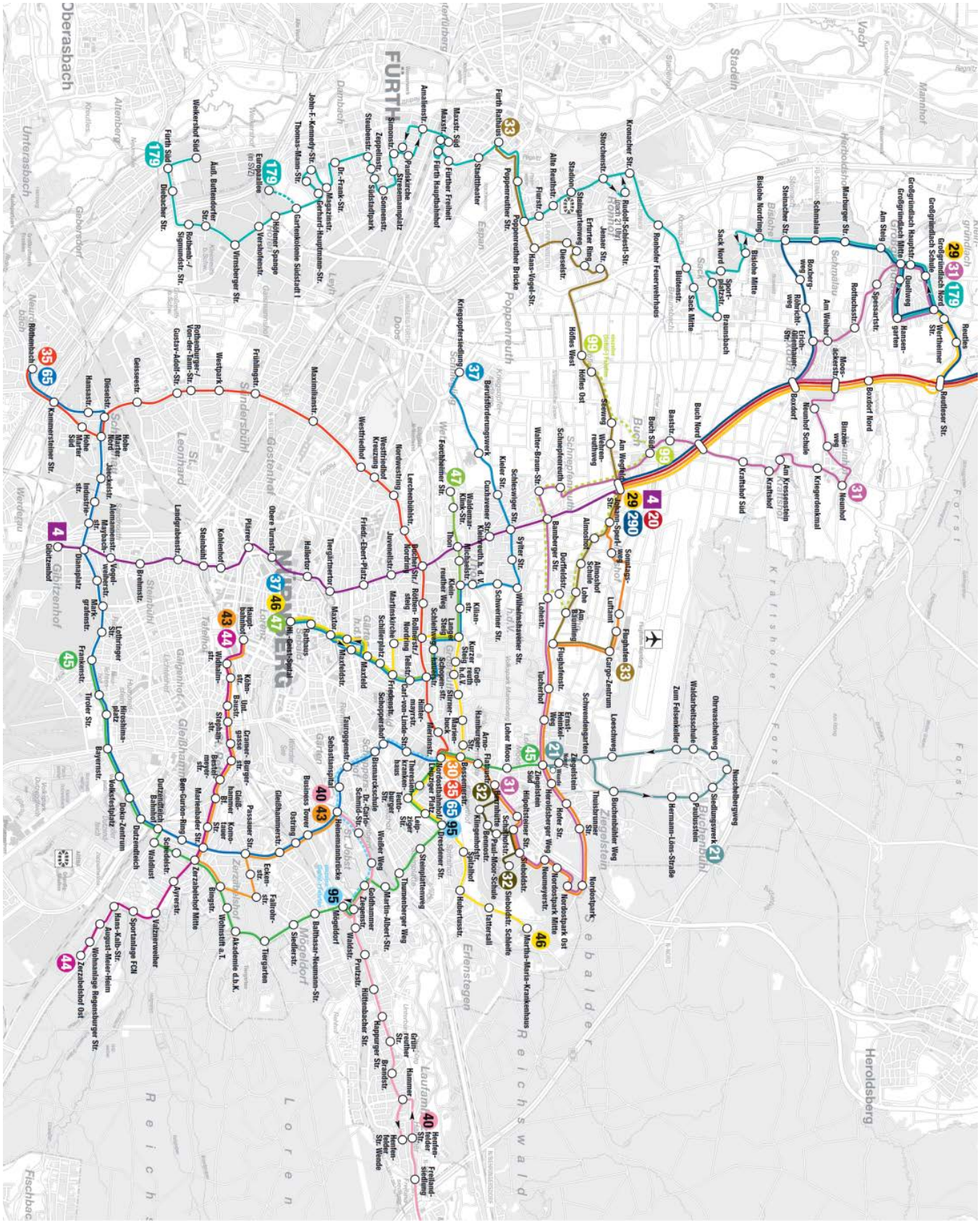


Abbildung 7. Ringbuskonzept & Buskonzept Nürnberger Norden (Quelle: VAG).

2.1.3. Maßnahmen NVEP 2025+

Entsprechend der Rahmenkonzeption des NVP (Maßnahmen) 2005–2010 wurden 2006 die Arbeiten am Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ (NVEP) aufgenommen. Das Verfahren wurde von einem umfassenden Beteiligungsprozess begleitet, um eine konsensuale Empfehlung für die ÖPNV-Investitionen in ein leistungsfähiges Schienennetz der Zukunft geben zu können. Im Jahr 2008 konnte der Planungsstand mit rund 50 zu prüfenden Einzelmaßnahmen an den Gutachter übergeben werden. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden dem Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrats im Mai 2012 vorgestellt. Der Gutachter hatte folgende Baustufen zur eingehenden Prüfung und Umsetzung empfohlen:

- A1 Nördliche Altstadtquerung (Konzept Altstadt, Baustufe 1)
  A2 Tram über GSO-Campus (Konzept Altstadt, Baustufe 2)

- B Tram ins Entwicklungsgebiet Brunecker Straße

- S1 Tram nach Kornburg inkl. Minervastraße (Konzept Süd, Baustufe 1)
  S2 Tram von Worzeldorfer Straße bis Fischbach S-Bhf (Konzept Süd, Baustufe 2)

- U U-Bahn-Verlängerung bis Eibach

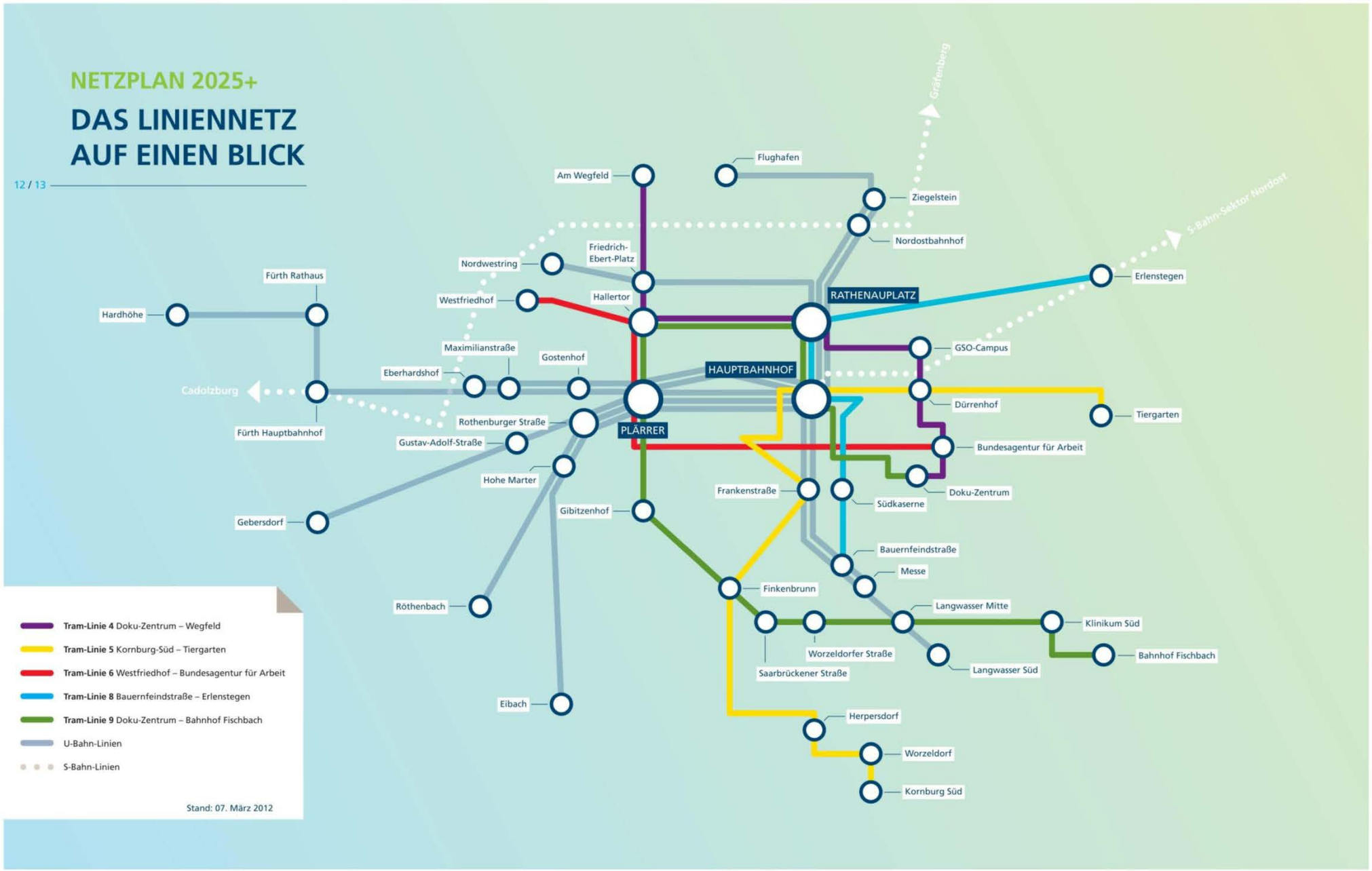
Als langfristiges Ziel aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan ergibt sich das ÖPNV-Schienennetz 2025+.

In den Folgejahren wurden nach politischer Beratung Prioritäten der vertiefend zu prüfenden Maßnahmen definiert.

Die Planungen des NVEP 2025+ erfolgten parallel zu den Untersuchungen im Rahmen des ZVGN unter Beteiligung der Stadt Nürnberg und zu den Planungen der BEG (vgl. Kapitel 2.1.4).

NETZPLAN 2025+

DAS LINIENNETZ AUF EINEN BLICK



Tram-Linie 4 Doku-Zentrum – Wegfeld

Tram-Linie 5 Kornburg-Süd – Tiergarten

Tram-Linie 6 Westfriedhof – Bundesagentur für Arbeit

Tram-Linie 8 Bauernfeindstraße – Erlenstegen

Tram-Linie 9 Doku-Zentrum – Bahnhof Fischbach

U-Bahn-Linien

S-Bahn-Linien

Stand: 07. März 2012

Tram Brunecker Straße

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 16.12.2010 mit der Planung einer Verlängerung der Straßenbahn in das Südbahnhofgelände beauftragt. Diese ist Voraussetzung für die Gebietsentwicklung, da sonst die zu erwartenden Verkehre nicht abgewickelt werden können (vgl. Kapitel 4.3.3.6). Das Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wird im Jahr 2018 erwartet.

Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)

Die Altstadtquerung bietet einen überdurchschnittlich hohen verkehrlichen, betrieblichen, volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Nutzen, sodass die Chance besteht, dass sich die Investition in die Maßnahme mittelfristig sogar betriebswirtschaftlich amortisieren würde. Im Jahr 2013 wurde daher unter Beteiligung eines externen Landschaftsarchitekten eine Planungsgrundlage entwickelt, die als Grundlage für eine Bürgerbeteiligung dienen soll. Die Arbeiten wurden mit Beschluss des Verkehrsausschusses (AfV 05.03.2015) zunächst zurückgestellt.

Tram nach Kornburg mit Minervastraße (Baustufe S1)/(Stadtbahn Kornburg) und Tram bis S-Bhf. Fischbach (Baustufe S2)

Die Kombination einer direkten Radial-Tangentiallinie (Baustufe S2) (Plärrer – Gibitzenhof – Finkenbrunn – Falkenheim – Langwasser Mitte – Klinikum Süd – S-Bahnhof Fischbach) mit einer Radial-/Zentrumslinie (Baustufe S1) (Hauptbahnhof – Frankenstraße – Finkenbrunn – Herpersdorf – Worzeldorf – Kornburg) in ein Betriebskonzept würde einen deutlich positiven Effekt auf die Qualität des angebotenen ÖPNV sowie betriebliche Synergien ergeben, die ein volkswirtschaftlich tragbares Angebotskonzept erwarten lassen. Aufgrund des hohen baulichen Umfangs würde das Gesamtkonzept aber auch relativ hohe jährliche Folgekosten aufweisen. Das Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Stadtbahn Kornburg wird noch im Jahr 2017 erwartet.

2.1.4. Planungen Dritter

Nahverkehrspläne

Die Aufstellung eines regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) erfolgt durch den Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN). Im RNVP sollen übergeordnete Zielsetzungen aller beteiligten Aufgabenträger und Empfehlungen für den grenzüberschreitenden Verkehr abgestimmt werden[9]. Der RNVP bildet den Rahmen für die territorial abgegrenzten Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im Gebiet des definierten Nahverkehrsraumes unter Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung.

Die Stadt Nürnberg grenzt als Oberzentrum an 7 Gebietskörperschaften (Stadt Fürth, Stadt Erlangen, Stadt Schwabach, Landkreis Fürth, Landkreis Erlangen-Höchstadt, Landkreis Nürnberger-Land, Landkreis Roth). Alle Aufgabenträger haben einen Nahverkehrsplan erstellt oder sind gerade dabei einen zu erarbeiten. Soweit erforderlich

[9] ZVGN-Beschluss vom 15.03.2016; Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, Teil I Grundlagen

erfolgt die Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern im Rahmen des ZVGN. Anlassbezogen erfolgen direkte Abstimmungen zwischen den Aufgabenträgern.

Planungen des ZVGN

Bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg 2006 wurde eine Trasse einer Stadtbahn nach Erlangen planerisch gesichert. Das Projekt Stadt-Umlandbahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach konnte nach mehrjähriger Variantenprüfung 2012 zum GVFG-Bundesprogramm für die Vorhaben des ÖPNV angemeldet werden. Mit dem positiven Bürgerentscheid in Erlangen zum Bau des L-Netzes der StUB konnte zum 01.04.2016 der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach gegründet werden. Der Zweckverband StUB hat die Aufgabe, die StUB zu planen, zu bauen und zu betreiben. Die Stadt Nürnberg ist Verbandsmitglied und direkt in den Planungsprozess eingebunden. Die Variantenprüfung für eine ortsnahe Trassierung bei Nürnberg-Boxdorf/-Großgründlach ist 2015 erfolgt. Im Ergebnis soll weiterhin die Planung der Hauptvariante weiterverfolgt werden.

Im Auftrag des ZVGN wurden zeitgleich zur Erstellung des NVEP 2025+ Variantenprüfungen zu einer möglichen Verlängerung der U3 in den Landkreis Fürth geprüft. Im Ergebnis konnte 2010 eine volkswirtschaftlich sinnvolle Lösung einer Angebotsflügelung der U-Bahn nach Zirndorf und nach Oberasbach gefunden werden. Mit einem Bürgerentscheid gegen die Bebauung des sog. Altfeldes sind jedoch die Rahmenbedingungen nicht erfüllt. Die Maßnahme einer Verlängerung U3 in den Landkreis Fürth wird daher derzeit nur in der langfristigen Entwicklungsplanung berücksichtigt.

Die Verlängerung der U2 in die Stadt Stein wurde in den letzten Dekaden mehrfach bewertet. Zeitgleich zur Erstellung des Nahverkehrsentwicklungsplans 2025+ wurden im Auftrag des ZVGN die Möglichkeiten einer Verlängerung geprüft. Jedoch konnte unter den aktuell gültigen förderrechtlichen Rahmenbedingungen keine positive Volkswirtschaftlichkeit des verkehrlich und entwicklungsplanerisch sinnvollen Projektes nachgewiesen werden. Das Projekt wird aber von den Städten Nürnberg und Stein planerisch weiterverfolgt.

Der Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ empfahl anfangs für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 eine Angebotsflügelung von Hohe Marter nach Stein und Eibach. Nach ungünstigem Ergebnis der Bewertungen im Auftrag des ZVGN für die Verlängerung in die Stadt Stein erfolgte die weitere Betrachtung in Einzelprojekten. Dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 14.03.2013 folgend wurde für das NVEP-Einzelprojekt (Baustufe U) ein ergänzendes Gutachten zu einem U-Bahnabzweig der U2 von Hohe Marter nach Eibach und in weiterer Verlängerung nach Reichelsdorf in die Wege geleitet, die zu keinem positiven Ergebnis gelangte. Dem Verkehrsausschuss wurde darüber am 16.07.2015 berichtet.

Planungen der BEG und des Bundes

In der Zuständigkeit des Freistaates Bayern hat die BEG Studien in Auftrag gegeben, um das S- und R-Bahnnetz langfristig weiter auszubauen und zu verbessern.

Der Verkehrsausschuss hat die Verwaltung am 08.12.2011 beauftragt, die Durchbindung der Gräfenbergbahn - Rangaubahn zur weiteren Untersuchung und Konkretisierung im Benehmen mit dem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), dem Freistaat Bayern, voranzutreiben. Die BEG ließ auf Bitten des ZVGN eine entsprechende ergänzende Bewertung der Korridoruntersuchung Sektor West erstellen. Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung war negativ. Im Ergebnis der folgenden Gespräche und Optimierungsvorschläge wurde 2014 vereinbart, dass sowohl BEG als auch die Stadt Nürnberg dafür eintreten, dass Trasse und Flächen der geplanten Haltepunkte für langfristige Entwicklungen freigehalten werden[10].

Die Machbarkeitsstudie im Rahmen der Korridorstudie Sektor West prüfte die Einführung eines S-Bahnverkehrs bzw. Angebotsverbesserungen durch optimierte Fahrplananpassungen und ergänzende Infrastrukturmaßnahmen. Das Ergebnis lag Ende 2013 vor. Vorzugsvariante ist ein S-Bahnbetrieb im 30 Minutentakt zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Markt Erlbach sowie zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Neustadt a.d. Aisch.

Die Korridorstudie Sektor Nordost wurde im NVEP 2025+ mit einem Fahrplan hinterlegt. Die Machbarkeitsstudie prüfte die Ausweitung des S-Bahnstandards auf die rechte Pegnitzstrecke. Ziel ist die Steigerung der Fahrgastzahlen aufgrund eines attraktiven Taktverkehrs und angepasster Infrastruktur. Ergebnisse lagen Ende 2010 vor. Vorzugsvariante ist ein S-Bahnbetrieb im 30 Minutentakt sowie eine Express-S-Bahn. Die Maßnahme ist jedoch von der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz abhängig. Hierzu wurde erst mit Vorplanungen begonnen.

Der Ausbau des bedeutendsten SPNV-Korridors der Metropolregion Nürnberg – Forchheim (– Bamberg) ist weit vorangeschritten, konnte bisher aber nicht abschließend realisiert werden (Projekt VDE 8.1 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)). Mangels ausreichender Infrastruktur wird das Betriebskonzept eines durchgängigen 20-Minutentaktes vorerst nicht umgesetzt. Aufgrund eines anhänglichen Klageverfahrens zum S-Bahnverschwenk in Fürth kann keine abschließende Aussage zur Trassen- und Bahnhofslage im Knoblauchsland erfolgen. Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird Anfang 2018 erwartet. Die Standardisierte Bewertung für den Ausbau des Korridors kann erst anschließend erarbeitet werden (vgl. Kapitel 4.3.3.1).

2.1.5. Zusammenfassung

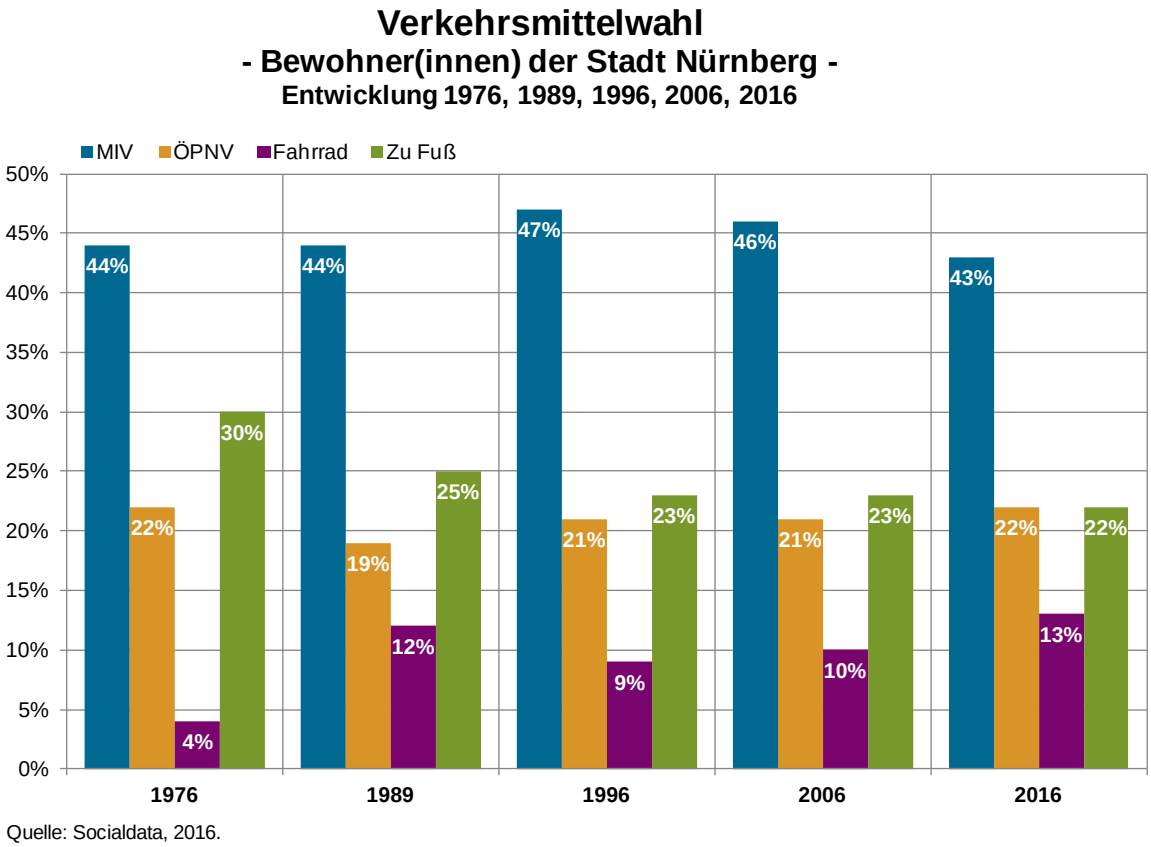
Das langfristige planerische Zielnetz der schienengebundenen Nahverkehre auf dem Stadtgebiet Nürnberg wird mit dem ÖPNV-Netz des NVEP 2025+ abgebildet.

Im Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg (GVP) werden alle als gesichert anzusehenden mittel- und langfristigen Infrastrukturentwicklungen des Nahverkehrs sowie die aktuelle Beschlusslage des Nürnberger Stadtrats zusammengefasst. Der GVP bildet die Basis für alle weiterführenden Planungen und Gutachten (vgl. Anlage 1).

Das Zielnetz des NVP berücksichtigt die mittelfristig als umgesetzt anzunehmenden Maßnahmen des GVP-Schienennetzes (vgl. Kapitel 4.3.1).

[10] Verkehrsausschuss 20.09.2014

2.2. Gesamtverkehrsnachfrage



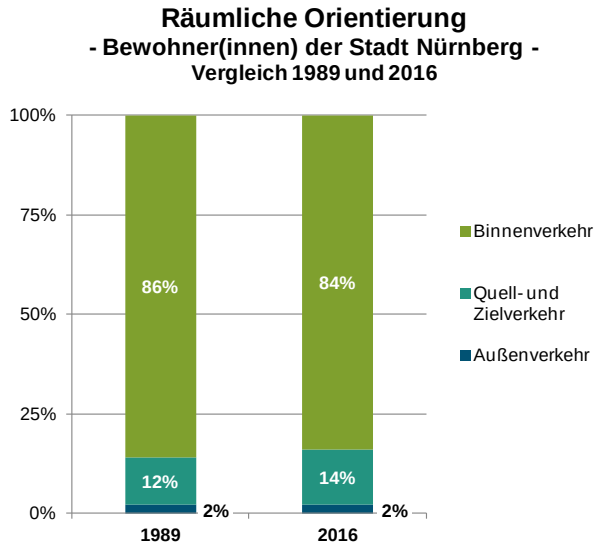
Quelle: Socialdata, 2016.

Abbildung 8. Verkehrsmittelwahl der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Entwicklung 1976, 1989, 1996, 2006, 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 der Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

Im Jahr 2016 werden 43 % aller Wege von den Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt Nürnberg mit dem Pkw als Fahrer(in) oder Mitfahrer(in) getätigt. Jeweils 22 % wählen öffentliche Verkehrsmittel oder legen die Wege zu Fuß zurück. 13 % entscheiden sich für das Fahrrad. Der ÖPNV-Anteil ist seit 40 Jahren konstant mit leichten Schwankungen.

Die Mobilitätskennwerte sind seit Jahren konstant. Täglich unternehmen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Nürnberg knapp drei Wege zu etwas mehr als eineinhalb Aktivitäten und sind dabei gut eine Stunde bzw. rund 20 km unterwegs, um zu den Zielen und wieder zurück nach Hause zu gelangen. Dabei wird mit rund 85 % die große Mehrheit der Wege innerhalb Nürnbergs zurückgelegt. Lediglich rund 15 % der Wege führen über die Stadtgrenze hinaus. Rund 2% der Wege haben ihren Start- und Zielpunkt außerhalb Nürnbergs[11].

[11] Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg, 2016, S. 2.



Quelle: Socialdata, 2016.

Abbildung 9. Räumlichen Orientierung der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Vergleich 1989 und 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

Aus den jährlichen Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg[12] ist ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen an der Stadtgrenze bis 1990 kontinuierlich anstieg. Zwischen 1990 und 2000 unterlag die Verkehrsmenge dort leichten Schwankungen. Ab dem Jahr 2000 hat sich das Verkehrsaufkommen auf einem nahezu konstanten Niveau mit Abweichungen im Tagesschwankungsbereich eingependelt.

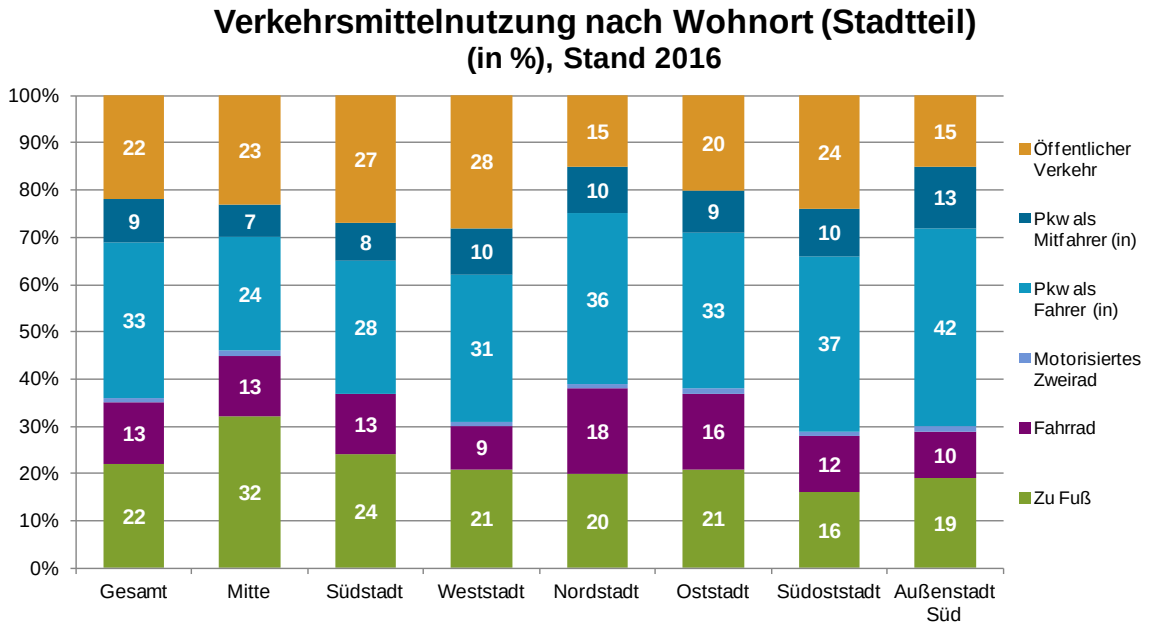
Der Kfz-Binnenverkehr ist in den letzten 40 Jahren nahezu gleichgeblieben. Nach einem leichten Anstieg liegt die Verkehrsmenge im Binnenverkehr heute wieder auf dem gleichen Niveau wie 1976. Die Anzahl der zugelassenen Pkw hat seit 2005 jedoch weiterhin stetig um 10 % zugenommen.

Für die regionalen und überregionalen Verkehre auf den umlaufenden Autobahnen und den durchgehenden Verbindungsstraßen Frankenschnellweg und Südwesttangente wurde bei den bisherigen Gutachten für den Zeitraum von 2005 bis 2025 ein Verkehrszuwachs von 5 % angenommen. Die neue Prognose des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sieht höhere Gesamtverkehrszuwächse voraus, die sich jedoch bereits in der Vergangenheit nicht im städtischen Verkehr widerspiegelten. Lediglich im überregionalen Verkehr und Transitverkehr, der vorwiegend auf den Bundesfernstraßen um Nürnberg herum stattfindet, sind laut BVWP 2030 im Güterverkehr Straße und Schiene für 2030 überproportionale Zuwächse der Tonnenkilometer von im Mittel 38% gegenüber 2010 zu erwarten.

In Nürnberg sind bis zum Jahr 2022 keine maßgeblichen Veränderungen im Gesamtverkehr zu erwarten. Entsprechend kann von einem gleichbleibenden Kfz-Verkehrsaufkommen ausgegangen werden. Kleinräumige Entwicklungen von starker Nachverdichtung und Neubesiedelung werden bei der Angebotsplanung berücksichtigt.

[12] vgl. Jahresberichte zu den Verkehrszählungen der Stadt Nürnberg.

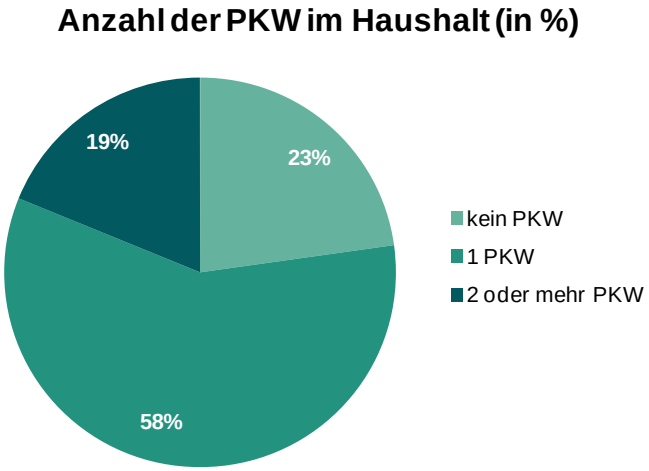
Ähnlich stellt sich die Situation beim ÖPNV dar. In den letzten zehn Jahren war der ÖPNV-Anteil nahezu konstant (vgl. Kapitel 2.2). Bei gleichbleibender Angebotsstruktur ist innerhalb des Betrachtungszeitraums bis 2022 entsprechend von einer gleichbleibenden ÖPNV-Nachfrage auszugehen.



Quelle: Socialdata, 2016.

Abbildung 10. Verkehrsmittelnutzung nach Wohnort (Stadtteil) (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

Innerhalb des Stadtgebiets sind Unterschiede in der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel erkennbar. So fallen die Stadtteile Süd- und Weststadt durch einen überdurchschnittlichen, die Stadtteile Nordstadt und Außenstadt Süd hingegen durch einen unterdurchschnittlichen Nutzungsanteil öffentlicher Verkehrsmittel auf. Hier spiegeln sich die Achsen der Schienenverkehrsmittel wider.

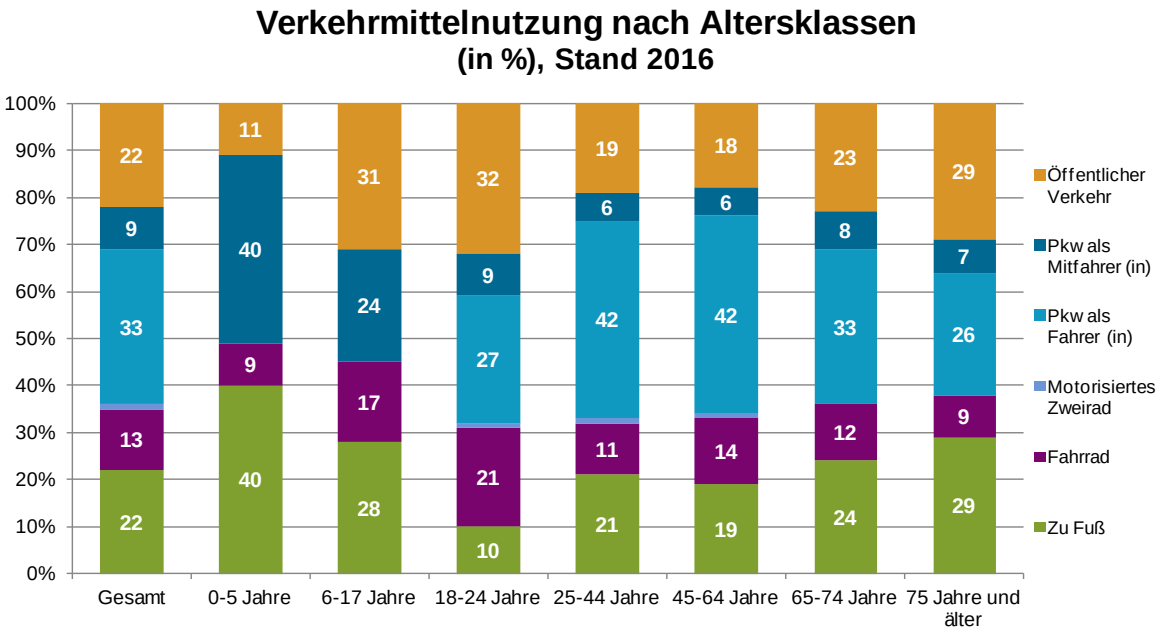


Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth

Abbildung 11. PKW-Besitz der Haushalte in Nürnberg, Stand 2013 (Quelle: Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Auswertung Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg“).

Im Rahmen der Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg“ gaben im Jahr 2013 ca. 23% der Haushalte an, keinen Pkw zu besitzen. Auch die Statistiken des Umweltbundesamtes[13] ergaben, dass im gesamtdeutschen Schnitt rund 23 % der privaten Haushalte keinen Pkw besitzen. Da der Motorisierungsgrad in Städten aufgrund der im Umweltverbund guten Erreichbarkeit eigentlich allgemein niedriger sein müsste als der Bundesschnitt, spricht dies für einen im großstädtischen Umfeld überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad der Nürnberger Haushalte, der auf die für Verdichtungsräume vergleichsweise guten Erreichbarkeit aller Ziele innerhalb der Stadt mit den MIV zurückgeführt werden kann.

Auch hinsichtlich der Altersstruktur der Nutzerinnen und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zeigt sich ein differenziertes Bild. So nutzen überdurchschnittlich viele Kinder, Jugendliche, junge Erwachsene sowie ältere Menschen den ÖPNV als Fortbewegungsmittel, wohingegen vor allem Menschen im erwerbsfähigen Alter stärker auf den PKW zurückgreifen.



Quelle: Socialdata, 2016.

Abbildung 12. Verkehrsmittelnutzung nach Altersklassen (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

[13] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Statistisches Bundesamt, Bevölkerungsfortschreibung

2.3. ÖPNV-Analysenetz

Insgesamt besteht das ÖPNV-Angebot auf Nürnberger Stadtgebiet derzeit aus drei U-Bahnlinien, fünf Straßenbahnlinien, 65 Buslinien und 16 Nightlinerlinien[14]. Dieses Netz ist beständigen Anpassungen und Optimierungen unterworfen. Daher wurde als Referenzzeitpunkt für die in diesem Nahverkehrsplan durchgeführte grundlegende Analyse der Fahrplan mit Stand 11.12.2016 gewählt.

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
U 1	Fürth Hardhöhe – (Eberhardshof - Hauptbahnhof – Messe) - Langwasser Süd	VAG	5 (3⅓)	6⅔	10
U 2	Röthenbach – Ziegelstein – (Flughafen)	VAG	3⅓ (10)	5 (10)	10
U 3	Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz	VAG	3⅓	5	10
Tram 4	Gibitzenhof – Am Wegfeld	VAG	5[15]	10	20
Tram 5	Worzeldorfer Straße – Tiergarten	VAG	10	10	20 (10)[16]
Tram 6	Doku-Zentrum – Westfriedhof	VAG	10	10	20
Tram 8	Tristanstraße – Erlenstegen	VAG	10	10	20
Tram 9	Doku-Zentrum – Hauptbahnhof	VAG	10	10	20
Bus 20	Am Wegfeld – Boxdorf – Tennenlohe – Erlangen Sebaldussiedlung – Erlangen Arcaden	VAG / ESTW	20	40	-
Bus 21	Ziegelstein – Buchenbühl	VAG	20	20	40
Bus 29	Am Wegfeld – Boxdorf – Reutles – Großgründlach Nord	VAG	20	-	-
Bus 30	Nordostbahnhof – Nordostpark – Flughafen – Am Wegfeld – Boxdorf – Erlangen Arcaden / Hugenottenplatz	VAG / ESTW	20	40	40
Bus 31	(Herrnhütte – Nordostpark) – Ziegelstein – Lohe – Schnepfenreuth – Am Wegfeld – Buch – Kraftshof – Neunhof – Boxdorf – Großgründlach	VAG	(10) 20	40	40[17]
Bus 32	Herrnhütte – Sieboldstraße Schleife	VAG	20	--	--
Bus 33	Flughafen – Am Wegfeld – Fürth Rathaus	VAG	20	40	40
Bus 34	Plärrer – Friedrich-Ebert-Platz	VAG	10	10	20
Bus 35	Röthenbach – Maximilianstraße – Nordostbahnhof	VAG	10	20	20
Bus 36	Plärrer – Hauptmarkt – Doku-Zentrum	VAG	10	10	20
Bus 37	Heilig-Geist-Spital – Schleswiger Straße – Kriegsopfersiedlung	VAG	20	40	40
Bus 38	(Virnsberger Straße – Maximilianstraße) – Kriegsopfersiedlung	VAG	(10) 20	20	(20)[18] 40

[14] vgl. VGN Verkehrsnetz Nürnberg-Fürth, Stand 11.12.2016.
[15] Mo-Fr Schulzeit
[16] in der Zeit von Karfreitag bis Ende der Herbstferien an Sonn und Feiertagen
[17] nur zwischen Am Wegfeld und Neunhof
[18] nur Mo-Fr

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 39	(Gustav-Adolf-Straße – Virnsberger Straße) - Stadtgrenze – Maximilianstraße	VAG	20	40	(40)[19]
Bus 40	Mögeldorf – Laufamholz – Schwaig – Behringersdorf	VAG	10[20]/ 20	20	40
Bus 43	Hauptbahnhof – Zerzabelshof – Heinemannbrücke	VAG	10	20	20
Bus 44	Hauptbahnhof – Zerzabelshof Ost	VAG	10	20	40
Bus 45	Frankenstraße – Mögeldorf – Nordostbahnhof – Ziegelstein Süd	VAG	20	20	40
Bus 46	Heilig-Geist-Spital – Nordostbahnhof – Martha-Maria-Krankenhaus	VAG	10, 20	20	40
Bus 47	Heilig-Geist-Spital – Thon – Forchheimer Straße	VAG	10	20	40
Bus 50	Langwasser Mitte – Gewerbepark Nürnberg/Feucht – Feucht Am Reichswald	VAG	40	40	40[21]
Bus 51/651	Frankenstraße – Kornburg – (Schwand)	VAG (OVF)	10 (20)	20 (60)	40 (60/-)
Bus 52	Langwasser Mitte – Katzwang Süd	VAG	20	20	40
Bus 54	Langwasser Süd – Brunn Schleife	VAG	20[22]/ 40	40	80
Bus 55	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte	VAG	10	20	40 (20)[23]
Bus 56	(Langwasser Mitte – Klinikum Süd) – Fischbach Flachsröste	VAG	(10) 20	(10) 20	(20) 40
Bus 57	Langwasser Mitte – Moorenbrunn – Altenfurt – Fischbach Bahnhof	VAG	10	20	40
Bus 58	Frankenstraße – Vogelweiherstraße – Dianaplatz – Wacholderweg	VAG	20	20	40[24]
Bus 59	Langwasser Süd – Birnthon – Ungelstetten – Winkelhaid	VAG	40	40	80
Bus 60	Röthenbach – Eibach Bahnhof/Hafenstraße – Bremer Straße Wende	VAG	60[25]	60[26]	--
Bus 61	Röthenbach – Mühlhof – Holzheim / Wolkersdorf – (Schwabach)	VAG	10 (20)	20 [40][27]	40
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 – Frankenstraße – Ostring – Nordostbahnhof	VAG	10	20	20
Bus 66	Röthenbach – Eibach Bahnhof – Hafen – Königshof – Pillenreuth	VAG	20	20	40[28]

[19] nur Gustav-Adolf-Straße – Virnsberger Straße
[20] morgens
[21] nur Mo-Fr
[22] morgens
[23] nur Mo-Fr
[24] nur Dianaplatz - Werderau
[25] nur Mo-Fr
[26] nur Mo-Fr
[27] nur Röthenbach - Holzheim
[28] nur Mo-Fr, sonst Röthenbach – Eibach Bf

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 67	Frankenstraße – Röthenbach – Fürth Hauptbahnhof	VAG	10	20	40
Bus 68	Gustav-Adolf-Straße – Schweinau – Dianaplatz – Langwasser Mitte	VAG	20	20	-
Bus 69	Gustav-Adolf-Straße – Südwestpark – Gebersdorf – 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 82	Koppenhof – Reichelsdorf Bahnhof	VAG	40	40	
Bus 91	Röthenbach – Schulzentrum Südwest – Kornburg	VAG	Einzel-fahrten an Schul-tagen		
Bus 92	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte – Katzwang Süd	VAG			
Bus 93	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte – Kornburg	VAG			
Bus 94	Sportanlage FCN – Bingstraße – Heilig-Geist-Spital	VAG			
Bus 95	Mögeldorf – Tauroggenstraße – Nordostbahnhof	VAG			
Bus 96	Meistersingerhalle – Moorenbrunn – Fischbach – Birnthon	VAG			
Bus 98	Langwasser Mitte – Stein Schloß	VAG			
Bus 99	Höfles – Buch Süd	VAG			
Bus 113	Rothenburger Straße – Zirndorf – Großhabersdorf – Rügland / Unternbibert	Schmetter-ling			
Bus 175	Vach Nord – Eigenes Heim – Fürth Klinikum – Fürth Rathaus –Poppenreuth – Stadtgrenze	infra			
Bus 177	Europaallee – infra – Leyher Straße – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Rudolf-Schiestl-Straße	infra			
Bus 178	Weiherhof bzw. Waldkrankenhaus – Eschenau – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Schmalau Wetzlarer Straße	infra			
Bus 179	Fürth Süd – Kalb-Siedlung – Fürth Hauptbahnhof – Fürth Rathaus – Großgründlach	infra			
Bus 212	Herrnhütte – Heroldsberg – Eschenau – Gräfenberg	OVF			
Bus 290	Am Wegfeld – Boxdorf – Großgründlach – Tennenlohe – Bruck – Hauptbahnhof – Waldkrankenhaus	VAG / ESTW			
Bus 340	Hauptbahnhof (ZOB) – Schnaittach – Itting	OVF			
Bus 504	Langwasser Mitte – Pavelsbach	OVF			
Bus 602	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kleinschwarzenlohe	DB Regio Bus			
Bus 603	Langwasser Mitte – Wendelstein – Raubersried	DB Regio Bus			
Bus 610	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kleinschwarzenlohe	DB Regio Bus			

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	HVZ	NVZ	SVZ
Bus 662	Katzwang Mitte – Schwabach	Stadtverkehr Schwabach GmbH			
Bus 713	Hohe Marter – Heilsbronn	Reck			
N 1	Nürnberg Hauptbahnhof – Buchenbühl	VAG	-	-	Einzel-fahrten Sa, So und Feier-tage
N 2	Nürnberg Hauptbahnhof – Lauf – 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 – Zirndorf – Bronnamberg	VAG	-	-	
N 9	Nürnberg Hauptbahnhof – Fürth – Burgfarrnbach	VAG / infra	-	-	
N 10	Nürnberg Hauptbahnhof – Erlangen Hugenottenplatz	VAG / ESTW	-	-	
N 11	Nürnberg Hauptbahnhof – Stadtgrenze	VAG	-	-	
N 12	Nürnberg Hauptbahnhof – Flughafen	VAG	-	-	
N 13	Nürnberg Hauptbahnhof – Lauf – Simmelsdorf – Hüttenbach	VAG	-	-	
N 15	Nürnberg Hauptbahnhof –Feucht – Ochenbruck – Burgthann – Ezelsdorf	VAG	-	-	
N 60	Langwasser Mitte – Wendelstein – Kornburg	DB Regio Bus Bayern / OVF	-	-	
N 61	Koppenhof – Schwabach Schillerplatz	VAG	-	-	

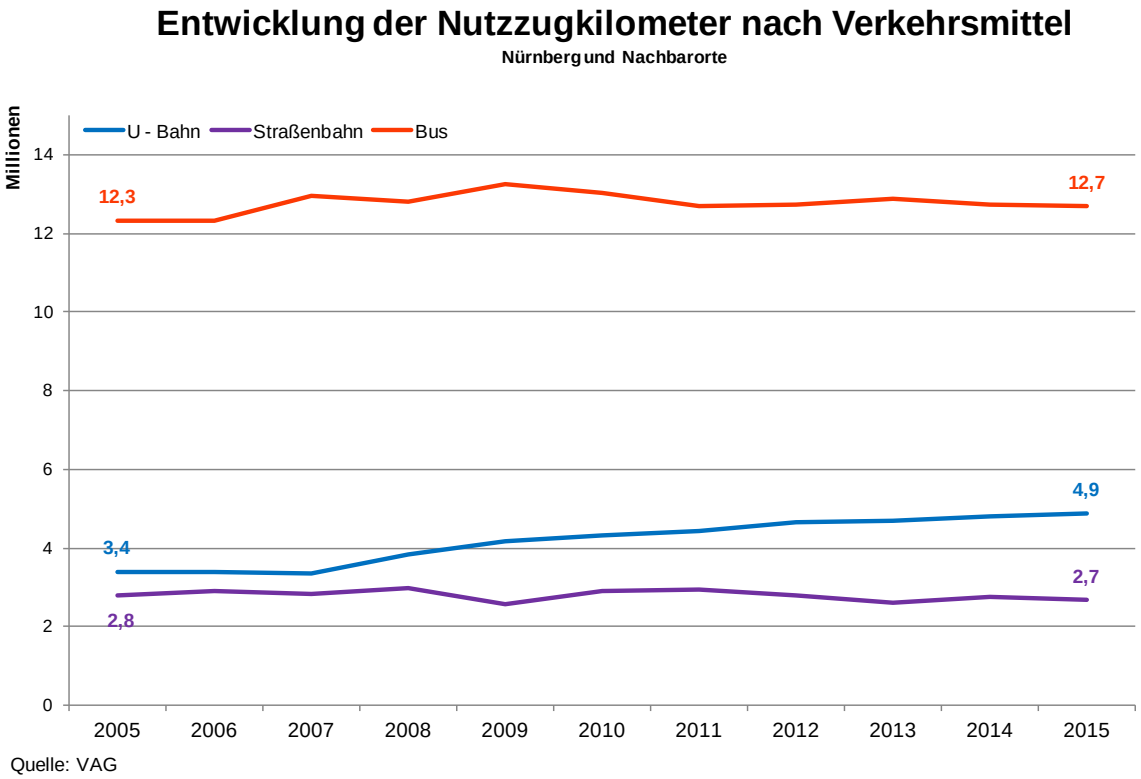
Das Nürnberger ÖPNV-Bestandsnetz umfasst eine Gesamtlinienweglänge von rund 620 km.

Gegenüber des der Analyse zugrunde gelegten Fahrplanstands vom 11.12.2016 wurden zwischenzeitlich Angebots- und Netzanpassungen vorgenommen, insbesondere die Inbetriebnahme eines weiteren Streckenabschnittes der U3, die angemessene Anbindung eines neugeschaffenen Schulstandortes sowie geringfügige Nachjustierungen zu den umfassenden Angebotsänderungen vom Dezember 2016 (vgl. Kapitel 2.1.2 und 4.3.3.4). Zum 02.12.2017 sind weitere Netzanpassungen vorgesehen bzw. beschlossen. Zu nennen sind insbesondere die Umsetzung erster Maßnahmen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2017 zum Fahrplanwechsel (vgl. Kapitel 4.3.3.2).

Linien-nummer	Linienweg	Inhaber d. Linien-genehmigung	Maßnahme
U3	Gustav-Adolf-Straße – Friedrich-Ebert-Platz – Nordwestring	VAG	U-Bahn-Ausbau[29]
Bus 33	Flughafen – Am Wegfeld – Fürth Rathaus – Fürth Hbf	VAG	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 37	Heilig-Geist-Spital – Kriegsopfersiedlung – Fürth Hbf	VAG	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 38	Virnsberger Straße – Maximilianstraße – Kriegsopfersiedlung – Stadtgrenze	VAG	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 39	Maximilianstraße – Nordwestring – Fürth Rathaus – Fürth Hbf	VAG	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 49	Nordostbahnhof – Martha-Maria-Krankenhaus	VAG	Betriebliche Netzanpassung
Bus 73	Gustav-Adolf-Straße – Stadtgrenze	VAG	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 90	Rothenburger Straße – Regelsbacher Straße	VAG	Schulstandort Herbststraße
Bus 97	Frankenstraße – Gustav-Adolf-Straße – Regelsbacher Straße	VAG	Schulstandort Herbststraße
Bus 175	Vach Nord – Eigenes Heim – Fürth Klinikum – Fürth Rathaus – Poppenreuth – Stadtgrenze	infra	Busnetz West 1 / Fürth Ost
Bus 178	Weierhof bzw. Waldkrankenhaus – Eschenau – Fürth Hbf – Fürth Rathaus – Schmalau – Am Mühlweg	infra	Betriebliche Netzanpassung[30]
N 55	Nürnberg – Feucht – Moosbach – Winkelhaid – Altdorf – Hagenhausen	VAG	Betriebliche Netzanpassung
N 59	Rufbus: Ochenbruck – Rummelsberg – Altenthann – Penzenhofen – Winkelhaid – Ungelstetten – Nürnberg	VAG	Betriebliche Netzanpassung

Das der Beschlusslage des Stadtrats der Stadt Nürnberg entsprechende Linienbündel ist dem Kapitel 7 zu entnehmen.

[29] Eröffnung des Abschnitts Friedrich-Ebert-Platz – Nordwestring am 22.05.2017
[30] vgl. Kapitel 4.3.3.1, Abschnitt Busanbindung S-Bahnhof Steinach



Quelle: VAG

Abbildung 13. Entwicklung der Nutzzugkm pro Werktag nach Verkehrsmittel (Quelle: VAG).

Die Nutzzugkilometer entsprechen der Summe der pro Jahr zurückgelegten Kilometer pro Fahrplanfahrt (exklusive Betriebsfahrten). Eine Fahrplanfahrt kann aus mehreren Wagen bestehen (z.B. U-Bahn Langzug). Damit ist gegenüber der Betriebsleistung der Nutzwagenkilometer eine Aussage zur Veränderung des Fahrtenangebotes aus Kundensicht möglich. Insgesamt ist eine Zunahme um 1,7 Mio.-Nutzzugkilometer ersichtlich, die insbesondere auf die sukzessive Inbetriebnahme der Bauabschnitte des automatisierten Betriebs auf der U3 mit dichterem Taktangebot zurückzuführen sind.

Verkehrsnetz
Nürnberg, Fürth

S R U Tram Bus

Stand: 11.12.2016

S
- S1 Bamberg, Forchheim, Erlangen, Fürth Hauptbahnhof, Nürnberg Hauptbahnhof, Lauf (links Pegn), Hersbruck (links Pegn), Hartmannshof
- S2 Roth, Schwabach, Nürnberg Hauptbahnhof, Feucht, Altdorf
- S3 Nürnberg Hauptbahnhof, Feucht, Neumarkt
- S4 Nürnberg Hauptbahnhof, Ansbach

R
- R 1 Nürnberg Hauptbahnhof, Neustadt a.d. Aisch, Dettelbach
- R 11 Fürth Hauptbahnhof, Cadolzburg
- R 12 Nürnberg Hauptbahnhof, Fürth Hauptbahnhof, Markt Erlbach
- R 2 Nürnberg Hauptbahnhof, Erlangen, Forchheim, Bamberg, Lichtenfels, Schney
- R 21 Nürnberg Nordostbahnhof, Eschenau, Gräfenberg
- R 3 Nürnberg Hauptbahnhof, Lauf (rechts Pegn), Hersbruck (rechts Pegn), Neuhaus (Pegnitz), Bayreuth Hauptbahnhof
- R 31 Nürnberg Hauptbahnhof, Neunkirchen am Sand, Simmelsdorf-Hüttenbach
- R 4 Nürnberg Hauptbahnhof, Hersbruck (rechts Pegn), Hartmannshof, Neukirchen (b.S.-R), Amberg
- R 5 Nürnberg Hauptbahnhof, Neumarkt, Parsberg
- R 6 Nürnberg Hauptbahnhof, Schwabach, Roth, Pleinfeld, Treuchtlingen
- R 7 Nürnberg Hauptbahnhof, Ansbach, Schnelldorf
- R 9 Nürnberg Hauptbahnhof, Allersberg (Rothsee), Kinding (Altmühltal)

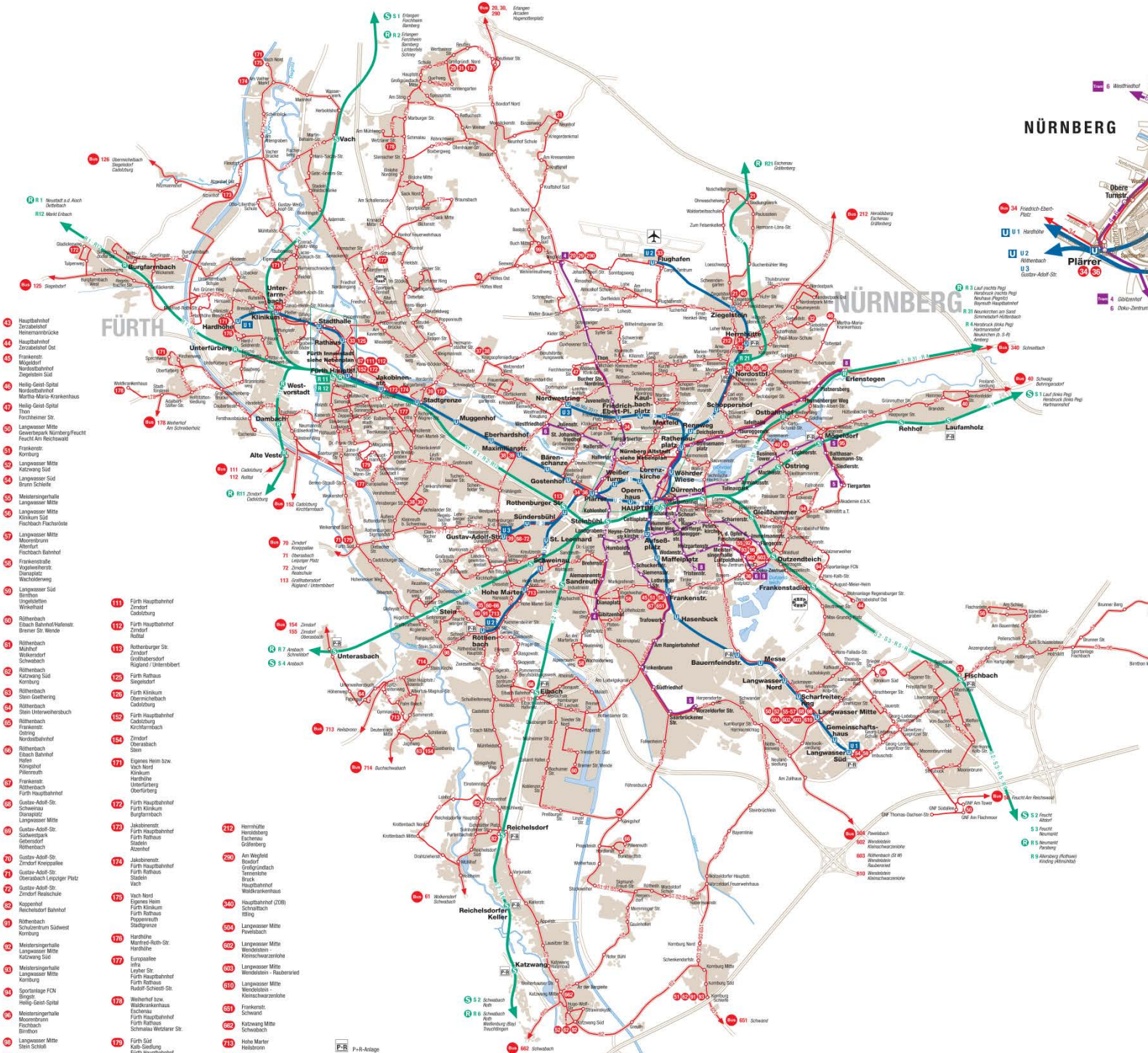
U
- U 1 Fürth Hardhöhe, Langwasser Süd
- U 2 Röthenbach, Flughafen
- U 3 Gustav-Adolf-Straße, Friedrich-Ebert-Platz

Tram
- 4 Gibitzenhof, Am Wegfeld
- 5 Worzeldorfer Str., Tiergarten
- 6 Doku-Zentrum, Westfriedhof
- 8 Tristanstr., Erlenstegen
- 9 Doku-Zentrum, Hauptbahnhof

Bus
- 20 Am Wegfeld, Boxdorf, Tennenlohe, Erlangen Sebaldussiedlung, Erlangen Arcaden
- 21 Ziegelstein, Buchenbühl
- 29 Am Wegfeld, Boxdorf, Reutles, Großgründlach Nord
- 30 Nordostbahnhof, Nordostpark, Flughafen, Am Wegfeld, Boxdorf, Erlangen Arcaden/Hugenottenplatz
- 31 Hermhütte, Nordostpark, Ziegelstein, Am Wegfeld, Neunhof, Großgründlach Nord
- 32 Hermhütte, Sieboldstr. Schleife
- 33 Flughafen, Am Wegfeld, Fürth Rathaus
- 34 Röthenbach, Friedrich-Ebert-Platz
- 35 Röthenbach, Maximilianstr., Nordostbahnhof
- 36 Pärrer, Hauptmarkt, Doku-Zentrum
- 37 Heilig-Geist-Spital, Schleswiger Str., Kriegsopfersiedlung
- 38 Wirnsberger Str., Maximilianstr., Kriegsopfersiedlung
- 39 Gustav-Adolf-Str., Stadtgrenze, Maximilianstraße
- 40 Mögeldorf, Laufamholz, Schweig, Behringersdorf
- 43 Hauptbahnhof, Zerzabelshof, Heinemannbrücke
- 44 Hauptbahnhof, Zerzabelshof Ost
- 45 Frankenstr., Mögeldorf, Nordostbahnhof, Ziegelstein Süd
- 46 Heilig-Geist-Spital, Nordostbahnhof, Martha-Maria-Krankenhaus
- 47 Heilig-Geist-Spital, Thon, Forchheimer Str.
- 50 Langwasser Mitte, Gewerbepark Nürnberg/Feucht, Feucht Am Reichswald
- 51 Frankenstr., Kornburg
- 52 Langwasser Mitte, Katzwang Süd
- 54 Langwasser Süd, Brunn Schleife
- 55 Meistersingerhalle, Langwasser Mitte
- 56 Langwasser Mitte, Klinikum Süd, Fischbach Flachsröste
- 57 Langwasser Mitte, Mooreinbrunn, Altenfurt, Fischbach Bahnhof
- 58 Frankenstraße, Vogelweiherstr., Dianaplatz, Wasch/oderweg
- 59 Langwasser Süd, Birnthon, Ungelstetten, Winkelhaid
- 60 Röthenbach, Eibach Bahnhof/Hafenstr., Bremer Str. Wende
- 61 Röthenbach, Mühlhof, Weikerndorf, Schwabach
- 62 Röthenbach, Katzwang Süd, Kornburg
- 63 Röthenbach, Stein Goethering
- 64 Röthenbach, Stein Unterweihersbuch
- 65 Röthenbach, Frankenstr., Ostring, Nordostbahnhof
- 66 Röthenbach, Eibach Bahnhof, Hafen, Königshof, Pillenreuth
- 67 Frankenstr., Röthenbach, Fürth Hauptbahnhof
- 68 Gustav-Adolf-Str., Schweinau, Dianaplatz, Langwasser Mitte
- 69 Gustav-Adolf-Str., Südwestpark, Gebersdorf, Röthenbach
- 70 Gustav-Adolf-Str., Zerndorf Kneippallee
- 71 Gustav-Adolf-Str., Oberasbach Leipziger Platz
- 72 Gustav-Adolf-Str., Zerndorf Realschule
- 82 Koppenhof, Reichelsdorf Bahnhof
- 91 Röthenbach, Schulzentrum Südwest, Kornburg
- 92 Meistersingerhalle, Langwasser Mitte, Katzwang Süd
- 93 Meistersingerhalle, Langwasser Mitte, Kornburg
- 94 Sportanlage FCN, Bingstr., Heilig-Geist-Spital
- 95 Meistersingerhalle, Mooreinbrunn, Fischbach, Birnthon
- 98 Langwasser Mitte, Stein Schloß
- 99 Höfles, Buch Süd
- 111 Fürth Hauptbahnhof, Zerndorf, Cadolzburg
- 112 Fürth Hauptbahnhof, Zerndorf, Roßtal
- 113 Rothenburger Str., Zerndorf, Großhabersdorf, Rügland / Unternbibert
- 125 Fürth Rathaus, Siegelsdorf
- 126 Fürth Klinikum, Obermichelbach, Cadolzburg
- 152 Fürth Hauptbahnhof, Cadolzburg, Kirchfarrnbach
- 154 Zerndorf, Oberasbach, Stein
- 171 Eigenes Heim bzw. Vach Nord, Klinikum, Hardhöhe, Unterfürberg, Oberfürberg
- 172 Fürth Hauptbahnhof, Fürth Klinikum, Burgfarrnbach
- 172 Jakobinenstr., Fürth Hauptbahnhof, Fürth Rathaus, Stadeln, Atzenhof
- 174 Jakobinenstr., Fürth Hauptbahnhof, Fürth Rathaus, Stadeln, Vach
- 175 Vach Nord, Eigenes Heim, Fürth Klinikum, Fürth Rathaus, Poppenreuth, Stadtgrenze
- 176 Hardhöhe, Manfred-Roth-Str., Hardhöhe
- 177 Europaallee, infra, Leyher Str., Fürth Hauptbahnhof, Fürth Rathaus, Rudolf-Schiestl-Str.
- 178 Weiherhof bzw. Waldkrankenhaus, Eschenau, Fürth Hauptbahnhof, Fürth Rathaus, Schmalau, Wetzlarer Str.
- 179 Fürth Süd, Kalb-Siedlung, Fürth Hauptbahnhof, Fürth Rathaus, Großgründlach
- 212 Hermhütte, Heroldsberg, Eschenau, Größenberg
- 290 Am Wegfeld, Boxdorf, Großgründlach, Tennenlohe, Bruck, Hauptbahnhof, Waldkrankenhaus
- 340 Hauptbahnhof (ZOB), Schnaittach, Ittling
- 504 Langwasser Mitte, Pavelsbach
- 602 Langwasser Mitte, Wendelstein - Kleinschwarzenlohe
- 603 Langwasser Mitte, Wendelstein - Raubersried
- 610 Langwasser Mitte, Wendelstein - Kleinschwarzenlohe
- 651 Frankenstr., Schwand
- 662 Katzwang Mitte, Schwabach
- 713 Hohe Marter, Heilsbronn
- 714 Stein Kirche, Buchschwabach

P+R P+R-Anlage

R 11 98 Endhaltestelle



Stand 11/2016 VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
Rothenburger Str. 9 • 90443 Nürnberg • Tel. 0911 27075-0

Partner im VGN

2.4. ÖPNV-Nachfrage

Die Betrachtung der Linienbeförderungsfälle[31] pro Werktag zeigt in den letzten zehn Jahren einen leichten Anstieg bei der U-Bahn. Die Straßenbahn und der Bus verzeichnen wiederum einen Rückgang der Beförderungsfälle in ähnlicher Größenordnung. Diese Entwicklung ist in erster Linie auf die Ausweitung des U-Bahnnetzes und die gleichzeitige Stilllegung der Linie 9 Nord zurückzuführen. Darüber hinaus wurde im Zuge der Vollerhebungen der Fahrgastzahlen im VGN 2008 und 2012 die Erhebungsmethodik geändert, sodass sich scheinbare Schwankungen zeigen. Insgesamt halten sich die Linienbeförderungsfälle mit Bezug auf Nürnberg auf gleichbleibend hohem Niveau.

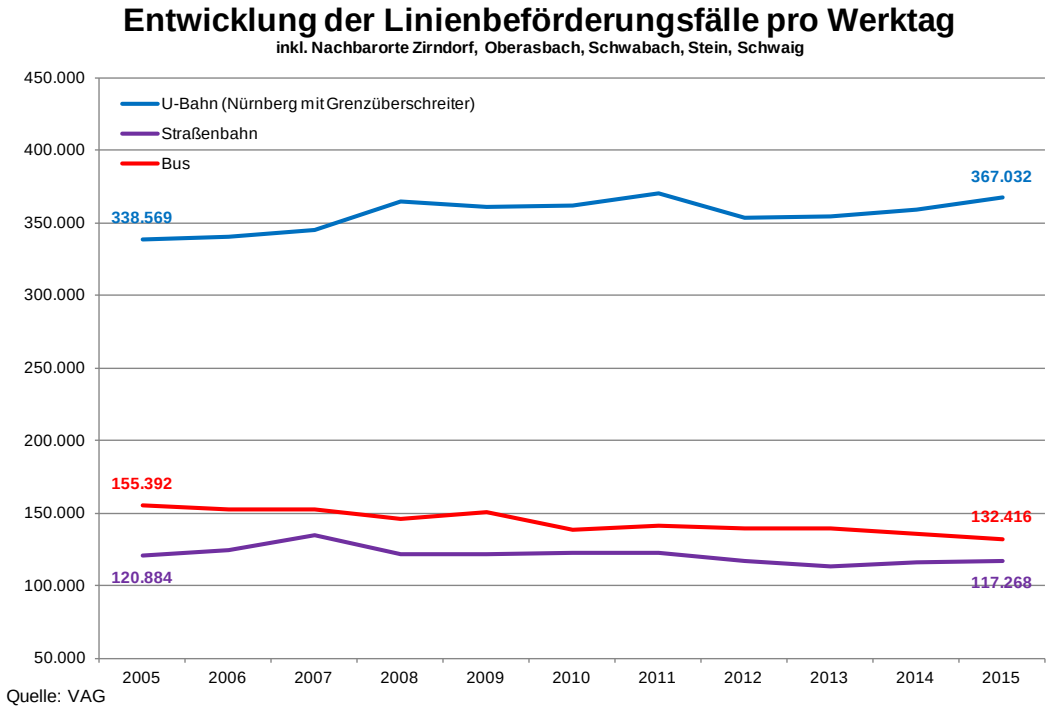


Abbildung 14. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Quelle: VAG).

Die graphische Darstellung des Fahrgastaufkommens des allgemeinen ÖPNV der Stadt Nürnberg (Abbildung 15) zeigt deutlich die stark zentrumsgerichteten Verkehrsströme auf. Die leistungsfähige U-Bahn bildet das Rückgrat des ÖPNV in Nürnberg und bündelt die Fahrgastströme (Maßstab zur besseren Darstellung gegenüber Straßenbahn und Bus reduziert) und wird durch das leistungsfähige Straßenbahnnetz ergänzt. Das Busergänzungsnetz lässt gut die Korridore erkennen, die nachfrageseitig ein schienengebundenes Angebot rechtfertigen würden. Der NVEP 2025+ hatte diese Korridore hinsichtlich der Förderungsfähigkeit durch Bund und Land für eine schienengebundene Erschließung betrachtet (vgl. Kapitel 2.1.3). Der stadtgrenzüberschreitende Verkehr wird maßgeblich durch den SPNV bedient (nicht dargestellt). Im allgemeinen ÖPNV der Stadt Nürnberg sind im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr zusätzlich die starken Verflechtungen mit der Stadt Fürth sowie die stärkeren Nachfrageströme mit Bezug zum Landkreis Fürth und zur Stadt Erlangen ersichtlich.

[31] Linienbeförderungsfall: Anzahl der beförderten Fahrgäste pro Linie

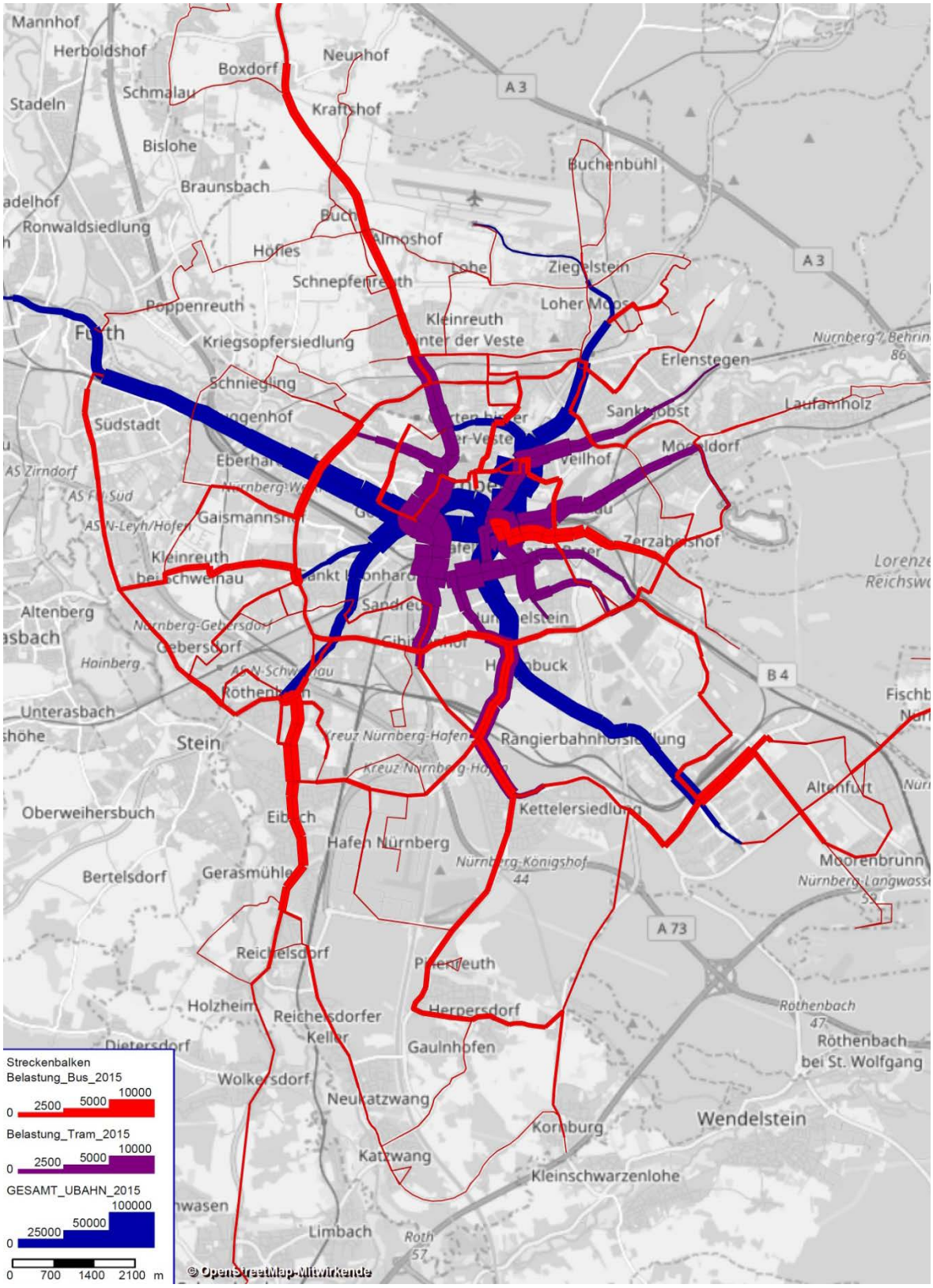


Abbildung 15. Netzbelastungsplan – Fahrgäste allgemeiner ÖPNV (Quelle: VAG, Bestandszahlen 2015/2016).

3. Qualitätskriterien – Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot

3.1. Raumstrukturelle Grundlagen

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 530.771 Menschen (Einwohnermelderegister, Stand Juni 2017). 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.

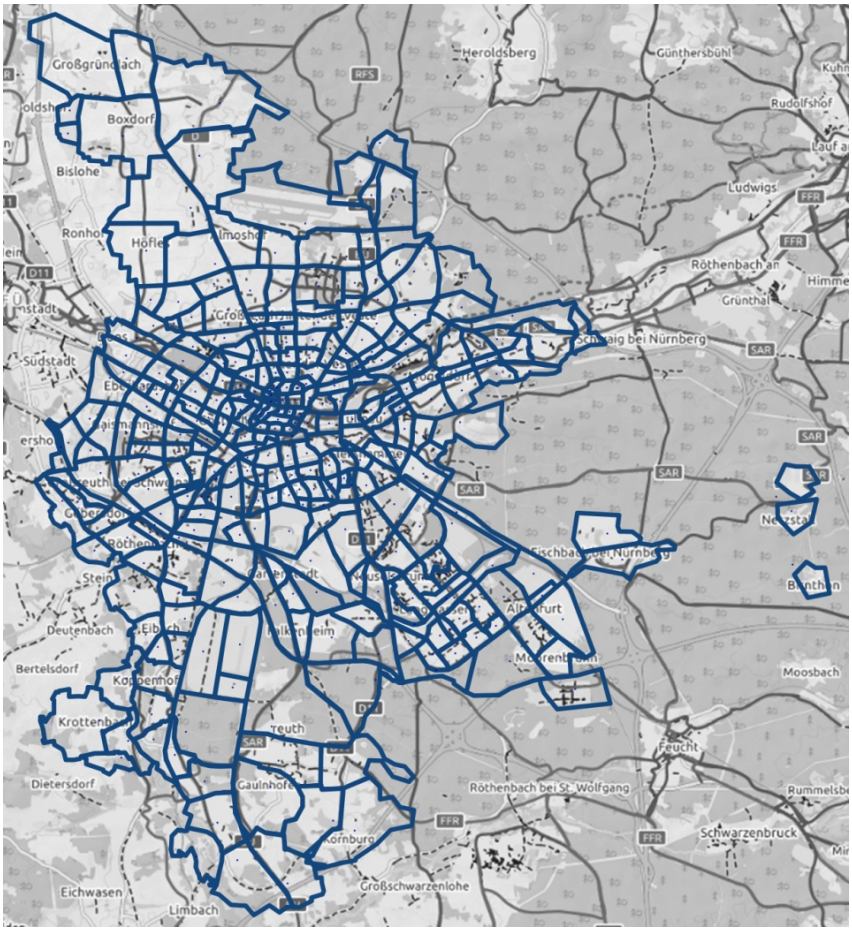


Abbildung 16. Einteilung des Stadtgebiets in Verkehrszellen.

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.

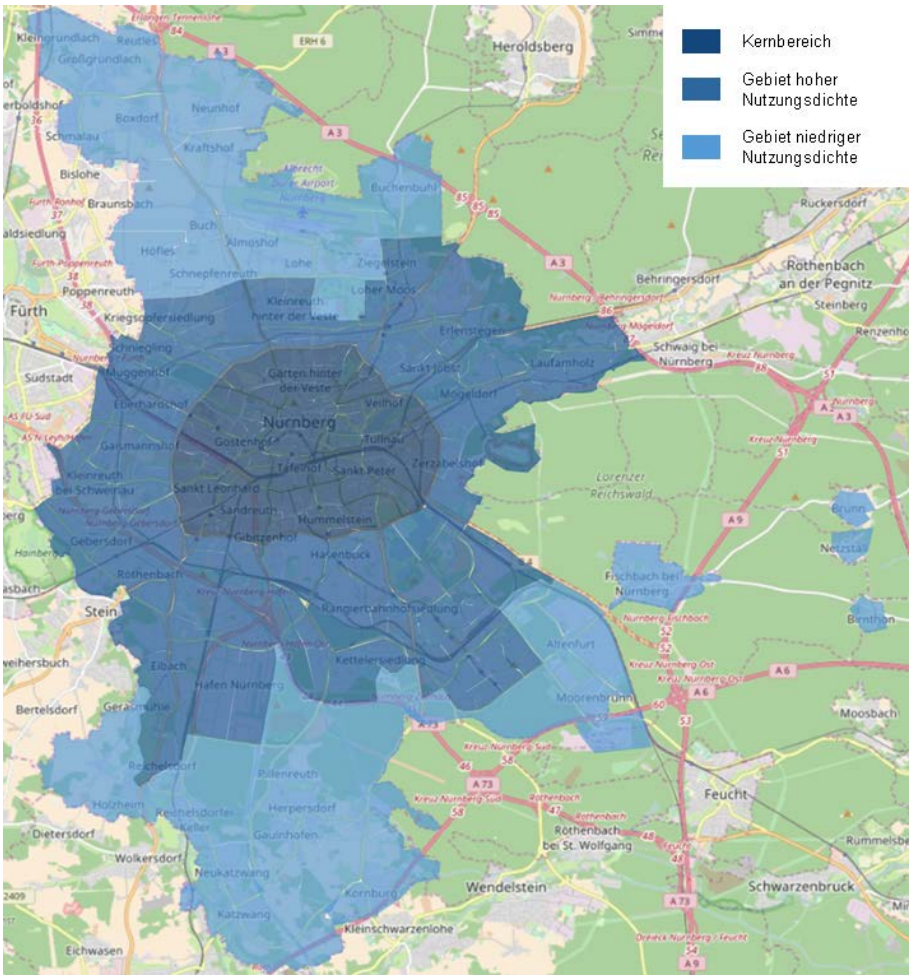


Abbildung 17. Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Gebietskategorien.

Den 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. Als Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte werden Stadtteile im Außenbereich eingestuft. Häufig sind diese Bereiche von der großen 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 arbeitsplatzintensive Orte sowie maßgebliche Verknüpfungspunkte.

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 findet sich vielmehr ein multipolares Zentrum. Zur besseren Abbildung der stark zentrumsgerichteten Verkehrsströme wird das Zentrum durch die Kategorien enges und erweitertes Zentrum sowie zentraler Umsteigepunkt definiert.

Als enges Zentrum kann die Nürnberger Altstadt innerhalb der Stadtmauer betrachtet werden. Die Altstadt setzt sich aus der südlichen Lorenzer und der nördlichen Sebalder Altstadt zusammen. Insgesamt erstreckt sich die Altstadt auf einem 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 Altstadt ist zu einem Teil als Fußgängerzone gestaltet. Die Lorenzer Altstadt wird von der U-Bahnlinie U1 unterquert, während die Sebalder Altstadt von den vier Buslinien 36, 37, 46, 47, (94) befahren wird. Der Altstadt werden die Haltestellen Lorenzkirche, Rathaus / Hauptmarkt und Heilig-Geist-Spital als jeweils zentrale 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 der Altstadtmauer 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 Stadtkern 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 31.01.2017) 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 Nahverkehr ist für die Zugänglichkeit und Erschließungswirkung der Stadtteilzentren und hochwertigen Innenstadtstrukturen von hoher Bedeutung. Die Versorgungs- und Stadtteilzentren sind zusätzlich durch Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und Aufenthaltsmöglichkeiten wie beispielsweise kulturelle Einrichtungen, Gastronomiebetriebe oder Grünflächen charakterisiert.

Die folgenden Straßenzüge wurden in Abstimmung mit der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung als hochwertige innerstädtische Versorgungszentren definiert[32].

Hochwertige Versorgungszentren	Kategorie	Haltestellen
Johannisstraße	D-Zentrum	Hallerstraße, St. Johannisfriedhof, Julienstraße
Pirckheimerstraße	Nahversorgungsstandort, Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Maxfeld, Maxfeldstraße
Bucher Straße	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Juvenellstraße
Schweiggerstraße	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Harsdörfferplatz
Allersberger Straße	C-Zentrum	Widhalmstraße, Schweiggerstraße, Wodanstraße
Wölckernstraße	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Hummelsteiner Weg
Pillenreuther Straße	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Celtisplatz, Aufseßplatz, Maffeiplatz, Frankenstraße
Gibitzenhofstraße	D-Zentrum	Landgrabenstraße, Brehmstraße, Alemannenstraße, Dianaplatz
Schwabacher Straße	C-Zentrum	St. Leonhard
Rothenburger Straße	perspektivisches D-Zentrum	Rothenburger Straße, Sündersbühl
Fürther Straße	D-Zentrum	Gostenhof Ost, Gostenhof, Gostenhof West, Bärenschanze, Maximilianstraße, Eberhardshof
Sulzbacher Straße	C-Zentrum	Stresemannplatz, Deichslerstraße
Brettergartenstraße	C-Zentrum	Schniegling, Kranichstraße
Laufamholzstraße	Sonderstandort, Nahversorgungsstandort	Waldstraße, Prutzstraße, Hüttenbacher Straße, Happurger Straße

Die folgenden Orte wurden in Abstimmung mit der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung als Stadtteilzentren definiert[33].

[32] vgl. AK Fortschreibung NVP – Abstimmung der strukturellen Grundlagen vom 29.07.2015

Stadtteilzentrum	Kategorie	Haltestelle
Friedrich-Ebert-Platz	C-Zentrum	Friedrich-Ebert-Platz
Aufseßplatz	B-Zentrum	Aufseßplatz
Dianaplatz	C-Zentrum	Dianaplatz
Frankeneinkaufszentrum	B-Zentrum	Langwasser Mitte
Löwenberger Straße	perspektivisches D-Zentrum	Löwenberger Straße
Katzwang / Lindenplatz	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Katzwang Mitte
Ortszentrum Kornburg	Nahversorgungsstandort	Kornburg Mitte
Einkaufszentrum Röthenbach	C-Zentrum	Röthenbach
Ortszentrum Eibach	C-Zentrum	Eibach Mitte
Marktkauf Thon	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Schleswiger Straße
Ortszentrum Großgründlach	Bereich mit Nahversorgungsfunktion	Großgründlach Mitte
Leipziger Platz / Mercado	B-Zentrum	Nordostbahnhof
Fritz-Munkert-Platz	Nahversorgungsstandort	Ziegelstein Ziegelstein Nord Ziegelstein Süd
Mögeldorfer Plärrer	D-Zentrum	Mögeldorf
Ortszentrum Zerzabelshof	C-Zentrum	Zerzabelshof Mitte
Ortszentrum Fischbach	Nahversorgungsstandort	Anzengruberstraße

Publikums- und arbeitsplatzintensive Orte

Neben den Versorgungszentren sind Orte mit großem Publikumsverkehr und einer großen 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 das Zentrum und die Subzentren, sondern auch für stark frequentierte Zielorte ein ÖPNV-Angebot bereitzustellen, das eine tatsächliche Alternative zum MIV darstellt. Dabei spielen vor allem die Qualität der Anbindung und die Bedienungshäufigkeit eine Rolle. Die folgenden Orte wurden in Abstimmung mit der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung als publikumsintensive Orte definiert[34].

[33] vgl. AK Fortschreibung NVP – Abstimmung der strukturellen Grundlagen vom 29.07.2015
[34] vgl. AK Fortschreibung NVP – Abstimmung der strukturellen Grundlagen vom 29.07.2015

Publikumsintensive Orte	Kategorie	Haltestellen
Klinik Hallerwiese (Haupteingang)	Kernbereich	Fußweg zur Haltestelle Hallerstraße = 5 Min.
Opernhaus /Schauspielhaus, Verkehrsmuseum	Kernbereich	Opernhaus
Dr. Erler-Klinik	Kernbereich	Fußweg zur Haltestelle Obere Turnstraße = 6 Min.
Meistersingerhalle	Kernbereich	Meistersingerhalle
Südstadtbad	Kernbereich	Wodanstraße
Klinikum Nord	Kernbereich	Klinikum Nord
Dutzendteich / Doku-Zentrum	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Doku-Zentrum
Arena / Stadion	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Fußweg zur Haltestelle Frankenstadion = 8 Min. Fußweg zur Haltestelle Dutzendteich = 17 Min.
Messe	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Messe
Klinikum Süd	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	Klinikum Süd
Hallenbad Langwasser	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Langwasser Bad
Hallenbad Katzwang	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	Katzwang Hallenbad
Sana-Klinik	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Fußweg zur Haltestelle Tauberstraße = 5 Min.
Theresien-Krankenhaus	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Theresienkrankenhaus
Hallenbad Nordost	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Nordostbahnhof
Martha-Maria-Krankenhaus	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Martha-Maria-Krankenhaus
Volkspark Marienberg	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Tucherhof, Marienbuck
Flughafen	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	Flughafen
Tiergarten	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Tiergarten

Die folgenden Orte wurden in Abstimmung mit der Stadtplanung und Wirtschaftsförderung als arbeitsplatzintensive Orte definiert[35].

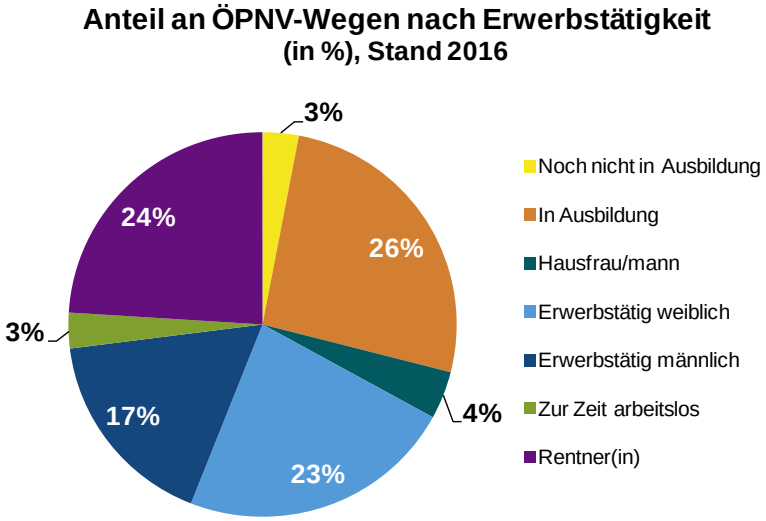
[35] vgl. AK Fortschreibung NVP – Abstimmung der strukturellen Grundlagen vom 29.07.2015

Arbeitsplatzintensive Orte	Kategorie	Haltestellen
Meistersingerhalle (Messe, Kongress, Kultur)	Kernbereich	Meistersingerhalle
Memorium (Tourismus)	Kernbereich	Bärenschanze
Bayernhafen Nürnberg / Hafenindustriegebiet Nord	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Zollamt-Hafen
Tillypark	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Am Tillypark
Südwestpark	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Südwestpark
Auf AEG / Quelleareal	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Eberhardshof
Nordostbahnhof (Merian Forum, Mercado)	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Nordostbahnhof
Nordostpark	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	Nordostpark Mitte
Flughafen	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	Flughafen

Schulen

In Nürnberg befinden sich ca. 240 Schulstandorte. Mit ihren etwa 76.000 Schülerinnen und Schülern und deutlich über 5.000 Beschäftigten stellen die Schulstandorte bedeutende Verkehrserzeuger in der Stadt dar, die ursächlich für die zeitlich sehr konzentrierte morgendliche Verkehrsspitze der Hauptverkehrszeit verantwortlich sind.

Insbesondere bei weiterführenden Schulen, die ein größeres Einzugsgebiet aufweisen, gelangt ein Großteil der Schülerinnen und Schüler mit dem ÖPNV zum Ausbildungsort.



Quelle: Socialdata, 2016.

Abbildung 18. Anteil an ÖPNV-Wegen nach Erwerbstätigkeit (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg).

Ein Viertel aller ÖPNV-Wege wird von sich in Ausbildung befindenden Menschen zurückgelegt. Der allgemeine Schülerverkehr ist in Nürnberg größtenteils in das vorhandene ÖV-Netz integriert. Taktverdichtungen in Schulzeiten sind im Fahrplan gekennzeichnet.

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

- Schulen geringer Relevanz für den ÖPNV:
  Die etwa 50 öffentlichen Grundschulen und 15 Mittelschulen mit zusammen etwa 20.000 Schülern sind aufgrund der kleinen Pflichtsprengel für fast alle ihrer Schüler fußläufig erreichbar. Hinzu kommen teils sehr kleine Schulen, meist mit unter 100 Schülern. In Gebieten geringer Nutzungsdichte entstehen teils Beförderungsbedürfnisse, da die Schulwege aus den Nachbarortsteilen nicht zumutbar sind.

- Schulen mittlerer bis großer Relevanz für den ÖPNV:
  Zum einen handelt es sich um weiterführende öffentliche Schulen. Sie müssen aus schulfachlicher Sicht im Sinne des flächendeckenden Bildungsangebotes möglichst gut verteilt über das Stadtgebiet angeboten werden. Im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ können hierdurch 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 zumeist aufgrund von Alleinstellungsmerkmalen ein überregionales Einzugsgebiet aufweisen. Diese sind teils in sehr großen Schulkomplexen organisiert oder sehr dicht beieinander liegend. 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 belastet. Zu nennen sind folgende Schwerpunkte:

Schule	Schülerzahl[36]
Berufsbildungszentrum Berliner Platz/Wieseler Str./Tempohaus	5.900[37]
Hans-Sachs-Gymnasium, städt. FOS Rollnerstr., Labenwolf-Gym., Johannes-Scharrer-Gym., Willstätter-Gym.	4.600
Melanchthon-Gym, Wirtschaftsschule, Maria-Ward-Schule	2.000

Auch die Standorte der Universität und der Technischen Hochschule haben einen hohen Anteil am Auszubildendenverkehr. Die stärkste Konzentration von Hochschulstandorten

[36] Gerundete Schülerzahlen des Schuljahres 2016/2017
[37] In den Beruflichen Schulen Äußere Bayreuther Str. 61, Tempohaus, BBZ Berliner Platz und Wieselerstr. (Riegel) wurden im Schuljahr 2016/17 etwa 3.000 Vollzeitschüler und 8.800 Teilzeitschüler unterrichtet. Dies ergibt eine schultägliche Belastung der Verkehrssysteme mit etwa 5.900 Schülern.

befindet sich im nordöstlichen Kerngebiet (zwischen Stadtpark und Wöhrder See). Die daraus resultierenden ÖPNV-Fahrten überlagern sich zusätzlich auf dem genannten Abschnitt mit den Schülerverkehren.

Weitere Schulen mit sehr großer Relevanz für den ÖPNV außerhalb dieses nordöstlichen Korridors sind:

Schule	Schülerzahl[38]
Sigmund-Schuckert-Gym./Peter-Henlein-Realschule *	1.900
Wilhelm-Löhe-Schule	2.100
Martin-Behaim-Gym. / Neues Gym.*	1.500
Johann-Pachelbel-Realschule / staatliche Fachoberschule II (Neubau seit Sept. 2017 in Betrieb)	1.450
Bertolt-Brecht-Schule*	1.300
Peter-Vischer-Schule	1.300
** Ausbauten an diesen Schulstandorten sind geplant*	

In der Summe handelt es sich um 10 „Standorte“ mit etwa 22.000 Schülern und über 1.000 Beschäftigten.

Bereits auf Grund der hohen Schülerzahlen ist eine leistungsfähige, schienengebundene Erschließung regelmäßig 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.

Maßgebliche Verknüpfungspunkte

Ein Charakteristikum großstädtischen Verkehrs ist der gebrochene Verkehr sowie 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 ermöglicht wird. Dabei kommt den Verknüpfungspunkten eine unterschiedlich bedeutende Funktion 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 und Stadt-Umland-Beziehungen herstellen. Die folgenden Verknüpfungspunkte wurden für das Verkehrsnetz der Stadt Nürnberg als maßgebliche Verknüpfungspunkte definiert.

[38] Gerundete Schülerzahlen des Schuljahres 2016/2017

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
Hauptbahnhof	Alle S- & R-Bahnen U-Bahn (U1, U2, U3) Straßenbahn (5,6,8,9) Bus (43/44)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums Anbindung des Außenbereichs
Plärrer	U-Bahn (U1, U2, U3) Straßenbahn (4,6) Bus (34,36)	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) Bus (34)	Wechsel Verkehrssystem zentraler Verknüpfungspunkt des erweiterten Zentrums
Dianaplatz	Straßenbahn (4) Bus (65, 68, 58)	Wechsel Verkehrssystem Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Doku-Zentrum	Straßenbahn (6, 9) Bus (36, 45, 55, 65)	direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum
Langwasser Mitte	U-Bahn (U1) Bus (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, 51/651, 58, 65, 67)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins enge Zentrum Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Reichelsdorf Bahnhof	S-Bahn / R-Bahn (S2/R6, S3) Bus (62, 82)	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
Gustav-Adolf-Straße	U-Bahn (U3) Bus (35, 39, 68, 69, 70, 71, 72)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum Anbindung des Außenbereichs / dezentrale Verknüpfung

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
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)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Bucher Straße / Nordring	Straßenbahn (4) Bus (35)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung an Kernbereich / zentrale Verknüpfung
Am Wegfeld	Straßenbahn (4) Bus (20, 29, 30, 31, 33, 99, 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 (S1) Straßenbahn (5) Bus (40, 43, 44, 45, 65, 95)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung
Ostring, Business Tower	S-Bahn (S1) Straßenbahn (5) Bus (45)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Radialverbindung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung

Maßgeblicher Verknüpfungspunkt - Haltestelle	Verkehrsmittel	Funktion im Verkehrsnetz
Fischbach Bahnhof	S-Bahn (S3, S2) 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 (39, 175)	Wechsel Verkehrssystem direkte Verbindung ins erweiterte Zentrum & Stadt-Umland-Beziehung Anbindung des Außenbereichs und regionalen Verkehrs / dezentrale Verknüpfung

Um die unterschiedliche Bedeutung der Umsteigeknotenpunkte für die Netzgestaltung abbilden und Prioritäten bei der Angebotsplanung festlegen zu können, sind die Umsteigeknotenpunkte zu kategorisieren. Eine Kategorisierung gilt es noch zu erarbeiten.

3.2. 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 herangezogen.

3.2.1. Erschließungsqualität

Mit der Erschließungsqualität soll die räumliche Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV beschrieben werden. Dabei stellen die Erreichbarkeit von Haltestellen und die Anbindung an das Zentrum wichtige Kriterien dar.

Einzugsbereich

Die im Folgenden festgelegten maximalen Einzugsbereiche von Haltestellen definieren zumutbare Entfernungen von Haltestellen (Luftlinie) in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel und der Gebietskategorie. Die Entfernung zur Haltestelle ist für die Verkehrsmittelwahl von Relevanz. Kurze Wege bedeuten für potentielle Fahrgäste eine höhere Attraktivität.

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 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[39]. 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 mind. 80 % der Personen im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen, beschäftigt sind oder eine Einrichtung aufsuchen. Flächen mit stark schwankender Siedlungsstruktur gelten als erschlossen, wenn mind. 60 % der Fläche und der definierte Schwerpunkt der Nachfrage im Haltestelleneinzugsradius liegen (vgl. Kapitel 4.2.1).

Anbindung

Die Anbindung an das Zentrum ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des ÖPNV-Angebots. Die Qualität der Anbindung kann unter anderem über die Reisezeit bestimmt werden. Analog zur Leitlinie und VDV-Schrift werden die folgenden Richtwerte für Reisezeiten[40] 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). Hinsichtlich der definierten Richtwerte kann das Zentrum als erreicht bewertet werden, wenn eine der festgelegten Haltestellen des engen bzw. erweiterten Zentrums erreicht ist. Zur Bewertung der Anbindung an die nahegelegenen Zentren Fürth und Erlangen wird der zentrale Umsteigepunkt Hauptbahnhof als Bezugszentrum herangezogen.

[39] vgl. Strukturdaten Stand 2015, Amt für Stadtforschung und Statistik.
[40] Die Reisezeit beinhaltet die Fußwegzeit (Zugangszeit & Abgangszeit), die Wartezeit und die Beförderungszeit.

3.2.2. Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beschreibt die Erreichbarkeit definierter Zielpunkte innerhalb einer bestimmten Reisezeit und mit einer vorgegebenen Zahl an Umsteigevorgängen.

Erreichbarkeit und Reisezeiten

Als Zielpunkte werden zum einen hochwertige Innenstadtstrukturen (Versorgungsbänder) und Stadtteilzentren definiert. Sie zeichnen sich durch eine Funktionskonzentration von Einzelhandel, Dienstleistungen, medizinischer Versorgung sowie Kultur- und Freizeitangeboten aus. Die Versorgungsbänder und Stadtteilzentren haben ihren Fokus hauptsächlich auf das umgebende Gebiet.

Als Richtwerte für die Reisezeit innerhalb der HVZ und NVZ zu den nächstgelegenen hochwertigen innerstädtischen Versorgungsbändern (Bandstrukturen) und zu den nächstgelegenen Stadtteilzentren werden die folgenden Werte definiert. Grundsätzlich gilt das Kriterium Erreichbarkeit als erfüllt, wenn der Zielpunkt mit dem maßgeblichen Einzugsgebiet verbunden ist[41].

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

Die definierten Bandstrukturen befinden sich im Kerngebiet und in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte, die definierten Stadtteilzentren in Bereichen aus allen Gebietskategorien.

Als weitere Zielpunkte werden publikumsintensive und arbeitsplatzintensive Orte definiert. Dabei handelt es sich um verkehrsrelevante Orte mit Freizeitverkehr und berufsbezogenem Verkehr.

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 weiteren notwendigen Umsteigevorgang. Die Verkehrserhebungen im VGN belegen, dass lediglich rund 10% der Personenfahrten Fahrten mit zwei oder mehr Umstiegen sind. Daraus lässt

[41] ohne Umstieg

sich schließen, dass bereits ein zweimaliges Umsteigen von (potentiellen) Nutzern kaum noch akzeptiert wird. Als Gründe für diese geringe Akzeptanzschwelle können mehrmalige Wartezeiten, die mangelnde Anschlusssicherheit, Komfortaspekte, etc. gesehen werden. Umsteigevorgänge verschlechtern außerdem das Reisezeitverhältnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln erheblich.

In der Leitlinie wird kein Kriterium zur Umsteigehäufigkeit definiert. Da dieses Kriterium allerdings als äußerst relevant für die Bewertung des großstädtischen Verkehrs erachtet wird, wird hier 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. Hierzu ist erst ein Bewertungsschema zu entwickeln. 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

3.2.3. Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt zum einen, wie häufig die verschiedenen Verkehrsmittel auf den unterschiedlichen Linien des städtischen Verkehrsnetzes verkehren sollen. Die Bedienungshäufigkeiten werden dabei differenziert nach Verkehrszeiten festgelegt. Zum anderen zeichnet sich die Bedienungsqualität durch den Besetzungsgrad der Fahrzeuge und deren durchschnittliche Tagesauslastung aus. Darüber hinaus bezieht sich die Bedienungsqualität auf die Qualität der Anschlussbeziehungen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV. 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 auch für die Kundenzufriedenheit.

Bedienungshäufigkeiten

Die Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linien leitet sich aus der generellen Verkehrsnachfrage und der Funktion einer Linie im Verkehrsnetz ab. Entsprechend findet je nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie sowie Verkehrszeit eine Differenzierung statt. Um eine gewisse Qualität für die Kunden sicherzustellen, sollen gewisse Mindestbedienungshäufigkeiten nicht unterschritten werden. In Anlehnung an die Leitlinie werden unter Berücksichtigung von Taktfamilien die folgenden Richtwerte in Minuten festgelegt.

Bedienungshäufigkeiten	Taktvorgaben in Minuten	NVZ	SVZ
Bus	Kernbereich	10	20
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	20	20
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	20	40
Straßenbahn	Kernbereich	10	20
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	10	20
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	10	20
U-Bahn	Kernbereich	5	10
	Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	5	10
	Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte	10	10
S-Bahn	alle Bereiche	20	40
		Samstag, Sonn- und Feiertag	
Nightliner	alle Bereiche	60	

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

In der HVZ ist das Angebot nach Erfordernis bedarfsgerecht zu verdichten. Eine Ausnahme für die HVZ stellen in Anlehnung an die VDV-Schrift die Schulferien dar.

Überregional bedeutende, publikumsintensive Veranstaltungen (Großveranstaltungen) müssen gesondert berücksichtigt werden.

Bedienungszeiten

Die Definition der Bedienungszeiten / Verkehrszeiträume werden laut Leitlinie dem Aufgabenträger überlassen. Folgende Verkehrszeiten legt die Aufgabenträgerin Stadt Nürnberg für die Verkehrszeiträume Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ) und den Nightliner-Betrieb fest:

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, 20:30-0:30	6:00-0:30
Nightliner		1:00-5:00	1:00-5:00

Kapazität / Auslastung

Die Festlegung von Mindestkapazitätsstandards stellt eine Aushandlung der Interessen der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit und den Komfortbedürfnissen der Fahrgäste dar. Ziel ist es, eine angemessene Auslastung der Fahrzeuge und gleichzeitig ausreichend Sitzplätze für die Fahrgäste sicherzustellen.

Der Besetzungsgrad beschreibt das Verhältnis zwischen vorhandenen und durch Fahrgäste belegten Plätzen (Sitz- und Stehplätze, Orientierungsgröße 100 % ≙ 4 Fahrgäste pro qm). Der Besetzungsgrad wird am maßgeblichen Querschnitt jeder Linie, d.h. dem Abschnitt mit der größten Verkehrsnachfrage, gemessen.

Die folgenden Richtwerte werden für den Besetzungsgrad in Anlehnung an die Leitlinie und die VDV-Schrift festgelegt.

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%

Überregional bedeutende, publikumsintensive Veranstaltungen (Großveranstaltungen) müssen gesondert berücksichtigt werden. Bei Linienüberlagerung ist nach VDV-Schrift und Leitlinie grundsätzlich der zulässige Besetzungsgrad für jede Linie einzuhalten.

Die Tagesauslastung kann als Indikator für eine zu hohe bzw. zu geringe Nachfrage herangezogen werden. Damit kann ein an der Nachfrage orientiertes und angemessenes Angebot gesteuert werden. Die Auslastung beschreibt das Verhältnis von Personenkilometern zu Platzkilometern.

Die folgenden Richtwerte werden für die Tagesauslastung in Anlehnung an die Leitlinie festgelegt. Bei Über- oder Unterschreiten des Richtwertes sind bestimmte Maßnahmen zu treffen.

Tagesauslastung	Richtwert	Maßnahme
kundenorientierte Sicht	> 30%	Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
betriebswirtschaftliche Sicht	< 10%	Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung (z.B. differenzierte Bedienungsweisen)

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 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 %. Je kürzer die Verbindung, desto drastischer fällt der anteilige Zeitverlust aus. Daher sind dichte Takte mit mindestens 6 Fahrten pro Stunde (10‘-Takt) und einer mittleren Umsteigezeit von maximal 5 Minuten auf den stärker nachgefragten Zubringerlinien das zu empfehlende Minimum in der NVZ.

In Anlehnung an die 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.
	Die Wartezeit auf Anschlussverkehrsmittel soll im Regelfall 5 Minuten nicht übersteigen.
	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.

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 den Fahrgästen.

Das folgende Ziel wird für das Kriterium Pünktlichkeit formuliert.

	Ziel
Pünktlichkeit	Eine Fahrt gilt als pünktlich, wenn die Abfahrt maximal 1 Minute vor Fahrplan oder maximal 3 Minuten nach der laut Fahrplan vorgegebenen Abfahrtszeit angetreten wird. Verfrühungen sind unzulässig.

Zuverlässigkeit / Störungsmanagement / Baustellen

Die Zuverlässigkeit ist eine Grundanforderung an den ÖPNV und zentral für die Qualitätswahrnehmung der Fahrgäste. Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten finden statt. 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 3.3.4). Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, bei Abweichungen vom Regelfahrplan eigenverantwortlich zu handeln und schnell zu reagieren, beispielsweise durch folgende Maßnahmen:

- Persönliche Fahrgastinfo 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. Fahrzeugausfälle sind zu vermeiden. Ein adäquater Ersatzverkehr ist umgehend bereitzustellen. Ersatzhaltestellen sollen den Mindestanforderungen der Qualitätsstandards für Haltestellen entsprechen. (vgl. Kapitel 3.3)

3.2.4. Schul- und Ausbildungsverkehr

Die zu weiterführenden Schulen Gehenden sowie Auszubildende zählen zu weiten Teilen zu den sog. gebundenen Fahrgästen (Captive Riders), die gefühlt oder real keine Alternative zum ÖPNV für den Schul- bzw. Ausbildungsweg haben. Diese bilden das Kundenpotential der Zukunft und überlagern sich 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 bei der künftigen Verkehrsmittelwahl.

Zur Verbesserung des Komforts in der morgendlichen Spitzenstunde bestehen theoretisch zwei Möglichkeiten. Zum einen eine deutliche zeitliche Staffelung der Anfangszeiten der Bildungseinrichtungen 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, wären jedoch deutliche Spreizungen erforderlich, die mit den organisatorischen Belangen der Schulen und bei Minderjährigen mit den Belangen der Erziehungsberechtigten, insbesondere Berufstätigen, schwer vereinbar und daher im stark verdichteten Raum nicht sinnvoll umsetzbar sind.

Die zielführendste 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.

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 beizutragen. Eine gute Einbindung in das ÖPNV-Netz ist generell erforderlich. Schulen mit (sehr) großen Einzugsbereichen, z.B. große berufliche Schulen und Schulen des 2. Bildungswegs, sind möglichst an leistungsfähigen Korridoren, insbesondere der hochwertigen Schienenverkehrsmittel, in kurzer fußläufiger Entfernung zur Haltestelle zu planen.

	Ziel
Schulen	Verringerung der Auslastung in den Spitzenstunden durch Reduktion der Verkehrsströme weiterführender Schulen. Die Standortwahl von 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.

3.2.5. Veranstaltungsverkehre

Zu den Veranstaltungsverkehren zählen die Verkehre, die zusätzlich zum Regelangebot aufgrund einer höheren Nachfrage zur Geltung kommen.

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:

- Messen
- Christkindlesmarkt
- Tiergarten (Mai – September)
- Frühlings- und Herbstvolksfest
- Spiele des 1. FCN
- Klassik Open Air / Stars im Luitpoldhain
- Verkaufsoffene Sonntage
- Bardentreffen
- Altstadtfest
- Blaue Nacht
- Weihnachts- und Silvesterverkehr
- Rock im Park

Die Planung, Durchführung und ggf. erforderliche Beantragung von Fahrplangenehmigungen hat durch das 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.

3.3. Qualitätsstandards

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 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. Hierzu erfolgt die Ermittlung und Bereitstellung von marktrelevanten Daten für die Planung, Leistungserstellung und Qualitätssicherung der Verkehrsunternehmen.

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
- Genehmigte Sondertarife für Nürnberg
- Fahrscheinvertrieb incl. Teilnahme an Projekten zum papierlosen Ticketverkauf (E-Ticketing /EFM)
- 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

3.3.1. Personal

Das Fahrpersonal ist der wichtigste Ansprechpartner für den Fahrgast. 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 Grundvoraussetzung über die Qualifikation nach Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) und über die Ausbildung nach FEV (Fahrerlaubnisverordnung) für die Führerschein-Klasse D. • 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 (nur Bus) • Kenntnisse sowie korrekte und verständliche Auskünfte zu Tarifen und mindestens befahrenem Linienbereich und Umsteigemöglichkeiten und Ortskenntnisse • Das gesamte Fahrpersonal nimmt regelmäßig an Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen teil (z.B. Tarifschulung, Deeskalationstraining, 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 Abstand zwischen Wagenkante und Bordstein zum Ein- und Aussteigen möglichst gering gehalten 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. • 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, keine 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 3.4.2). • 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 sicherer 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

Personal		
		der Kunden aus (z.B. heraneilende Fahrgäste, Fahrgast signalisiert Haltewunsch, Taxiruf für den Kunden durchführen, etc.). • Das gesamte Fahr- und Servicepersonal (Servicedienste, KUSS, Mitarbeiter im Kundenzentrum) 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 zu begrenzen, scheinselbstständiges Fahrpersonal darf nicht beschäftigt werden. • Fahrpersonal ist arbeitsrechtlich und arbeitsmedizinisch vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zu betreuen.

3.3.2. 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 Altfahrzeugen nachzurüsten sind (Revitalisierung), 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) sind vom Verkehrsunternehmen einzuhalten.

Die Fördervoraussetzungen der Regierung zur Beschaffung von Neufahrzeugen (nach § 42 PBefG) sind einzuhalten: (vgl. z. B. www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufg_abt/abt3/abt31001.htm).

Fahrzeuge – Ausstattung					
Merkmal / Verkehrsmittel **x = Standardausstattung** **E = im Einzelfall zu prüfen**	**U-Bahn**	**Tram**	**Bus (NL) (NG)**	**Kleinbus / Midibus**	**Bedarfs-verkehre (Rbu)[42] / (AST[43])**
Niveaugleiche Einstiege bzw. Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz (inkl. Kneeling und Rampe für Busse)	x	x	x	x	-
Behindertengerechte 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 (sowie Lautsprecheranlage und Bordmikrofon für Sonderinformationen), Netzplan Schiene • außen: Fahrzeugfront (Fahrtziel, Liniennummer), Einstiegsseite (Ziel/Fahrweg, Liniennummer), Heck (Liniennummer), Einheitliches Signet des VGN	x	x	x	x	-
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	-
Fahrzielanzeige außen VGN-Liniennummer und Zielanzeige	x	x	x	x	x
Fahrzeugtechnik: technische Einrichtungen im Fahrzeug, wie Fahrausweisentwerter, müssen funktionsfähig sein. Dies gilt auch für die Fahrscheindrucker im Bus.		x	x	x	x
Fahrzeuge verfügen über eine den örtlichen Gegebenheiten (u.a. Topographie) angemessene Motorleistung, Mindestmotorisierung / Bremstechnik und Automatikgetriebe	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	(E)	

[42] Rufbus (Rbu) ohne Zuschlag mit Weiterführung wohin auch immer, gilt als Linienverkehr. Einsatz bei Gebieten geringer Nachfrage üblich.
[43] Anruf-Sammel-Taxi / Fahrten (AST), Flächenbedienung / kein klassischer Linienverkehr, ggf. mit Zuschlag zum regulären Fahrpreis, Bedienung kann bis vor die Haustür angeboten werden. Einsatz bei 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)[42] / (AST[43])**
Schadstoffarmer Antrieb (Fahrzeuge entsprechen bei Neubeschaffung immer der besten auf dem Markt verfügbaren Schadstoffklasse)			x	x	E
Kunden-WLAN	E	E	E	E	-

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

Dabei ist besonderes Augenmerk auf die folgenden Qualitätsmerkmale zu richten:

- Zuverlässigkeit der Zurverfügungstellung
- Minimierung der Ausfälle auf der Strecke und Vorhaltung von gleichwertigen Ersatzfahrzeugen
- Reinigungsstandard und Sauberkeit der Fahrzeuge
- Verkaufseinrichtungen und Fahrgastinformation
- Ständige 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 Revitalisierungen bzw. Nachrüstungen zur Erreichung o.g. Mindeststandards und der mittelfristigen Ersatzbeschaffung zu erbringen.

- Bus
  Das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge soll im Stadtgebiet 7 Jahre und das maximale Alter von Fahrzeugen soll 12 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 aktuell von den Kunden geforderte 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 aktuell von den Kunden geforderte zeitgemäße Standards angepasst werden.

Fahrzeuge - Erscheinungsbild	
Ziele	• Das Verkehrsunternehmen hält 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. • 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 o der Fußboden frei von groben Verschmutzungen (z.B. Dosen, Flaschen, Scherben, Lebensmittelresten, Papier, Kies, etc.) ist. o die Wände, Scheiben und Deckenflächen frei von Verschmutzungen und Farbschmierereien sind. o die Sitze frei von sichtbaren Mängeln (z.B. Beschädigung, Schmutz, optische Mängel, Schmierereien, etc.) sind. o die Fenster unbeschädigt (nicht verkratzt) und sauber sind. • Äußeres Erscheinungsbild – das Fahrzeug ist sauber und schadfrei, wenn o die Außenflächen frei von sichtbaren Verschmutzungen sind. o keine Rost- oder Lackschäden vorhanden sind. • Das Verkehrsunternehmen bietet den Fahrgästen ein Serviceversprechen. Sollte die Kleidung des Fahrgastes durch ein Fahrzeug oder an einer Haltestelle verschmutzt worden sein, übernimmt das Verkehrsunternehmen die Reinigungskosten bis zu einem Betrag von 25,00 Euro. • Werbeflächen / Werbebeklebung: o Eine ausreichende Durchsichtigkeit / unbeeinträchtigte Sicht aus dem Fahrzeug (im Dunkeln) ist mindestens im Bereich der Plätze für Mobilitätseingeschränkte zu gewährleisten. o Ein freier, ungehinderter Blick durch die Wagenfenster sollte weder von Werbe- noch von Informationsmaterialien behindert werden. o Fensterbeklebungen dürfen grundsätzlich nur auf einem Teil der Fensterfläche (maximal 20% der gesamten Werbefläche) eines Fahrzeugs angebracht werden.

3.3.3. 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 guten Gefühl der Sicherheit wie auch einem entsprechenden Aufenthaltskomfort ausgestattet sind. Darüber hinaus sind im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste hinsichtlich einer barrierefreien Nutzung des ÖPNV besondere Anforderungen an die Haltestellenausrüstung zu stellen. Die erforderlichen Informationen zu Tarif und Vertrieb sowie zum Fahrplan sind nach Möglichkeit auch in Echtzeit bereit zu stellen.

Entsprechend der Verkehrssicherungspflicht ist für eine saubere, geräumte und schadfreie Haltestellenfläche und -zuwegung sorgezutragen. 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 Straßenbahn-Haltestellen sind gesondert vertraglich mit den Verkehrsunternehmen zu regeln.

Haltestellen werden über betriebliche Anforderungen hinaus nach Komfortkriterien ausgestattet. Im Rahmen einer möglichst vollständigen Inklusion sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste zu berücksichtigen.

Haltestellen sind nach Möglichkeit in Nähe zu 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[44]**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**
Zugänglichkeit	Behindertengerechte Ausstattung (Einstiegsbereich, Blindenleitsystem, Taktile Kennung, etc.)* ** gemäß DIN 32984 bzw. DIN 18024 und 18025, DIN 18030, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen*	X	X	X	X	X	X
	Aufzug	X	X				
	Fahrtreppen	X	X				

[44] vgl. Kapitel 3.1.3

Haltestellen – Ausstattung								
Merkmal / Verkehrsmittel **x = Standardausstattung** **E = im Einzelfall zu prüfen**		**U-Bahn**		**Tram**		**Bus**		
		Haltestelle	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[44]**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**
Externe Schnittstellen	Abstellanlage Fahrräder (Bike & Ride) im Umfeld der Haltestellen* **sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen*	X	X	X	X	E	X
	Abstellanlage PKW (Park & Ride) im Umfeld der Haltstellen	E	E		E		
	Taxenstand im Umfeld der Haltestellen	E	E		E		
	Stellplätze für Car Sharing /Mobilitätsstationen mit oder ohne Fahrradverleihstation im Umfeld der Haltestellen	E	X		X		E
Ticketing	Externe Verkaufsstelle im Umfeld der Haltestellen	E	E	E	E	E	E
	Fahrscheinautomat	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		
	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
	Informationsvitrinen (Tarifpläne, Netzpläne, Fahrpläne, etc.)	X	X		E		
	Dynamische Zielanzeige (inkl. Wartezeit)	E	X	E	X	E	X
	Umgebungsplan / Ortsplan / Haltestellenplan mit Hinweis auf nächste Verkaufsstelle	X	X	X	X	X	X
	Lautsprecheranlagen	X	X	E	X		E
	Uhr	X	X		E		
	Das Verkehrsunternehmen ist für die visuelle Information der Fahrgäste zuständig.	X	X	X	X	X	X
Komfort	Papierkörbe	X	X	X	X	X	X
	Wartehalle mit Fahrplankasten (bei Haltesteigen mit mehr als 50 Einsteigern* je Werktag)** ** 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

Haltestellen – Ausstattung								
Merkmal / Verkehrsmittel **x = Standardausstattung** **E = im Einzelfall zu prüfen**		**U-Bahn**		**Tram**		**Bus**		
		Haltestelle	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[44]**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**	**Haltestelle**	**Wichtiger Verknüpfungspunkt[35] / hohes Fahrgastaufkommen**
	Tunnel-/ Mobilfunk	X	X				
	Toiletten	E	X		X		X
	Wickelraum	E	E		E		
Sicherheit	Beleuchtung* **sofern baulich machbar und wirtschaftlich vertretbar*	X	X	X	X	X	X
	Notrufeinrichtung / Nothalt	X	X				
	Videoüberwachung zur Gefahrenabwehr	X	X	E	X	E	X
	Das Verkehrsunternehmen ist für die Verkehrssicherheit der Fahrgäste in seinen Anlagen und Fahrzeugen zuständig	X	X	X	X	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
- Das Verkehrsunternehmen stellt 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).

3.3.4. Fahrgastinformation und Störungsmanagement

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. • Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene Website, auf der es u.a. über Betriebsänderungen, Betriebsstörungen, Veranstaltungsverkehre sowie das Verkehrsangebot und tarifliche Angebote allgemein informiert. Bei unternehmensübergreifenden Informationsbestandteilen (z. B. Reiseketten im ÖPNV) wird auf aktuelle Inhalte der VGN-Website (www.vgn.de) zurückgegriffen. • Eine mobile Fahrplanauskunft zeigt für alle Haltestellen die Abfahrtszeiten der nächsten Fahrten. • Das Verkehrsunternehmen betreibt zudem gängige Informationskanäle der Social Media (z.B. Facebook, Twitter, etc.).

Störungsmanagement	
Ziele	• Das Verkehrsunternehmen betreibt 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 des Netzleitsystems Vicos 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 sollte sein, eine unternehmensübergreifende Koordination zu ermöglichen. Das Verkehrsunternehmen hat 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: o Website o Monitore in den Fahrzeugen o Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen von Straßenbahn und Bus sowie an Ausgängen von U-Bahnhöfen o Anzeiger an den Bahnsteigen in U-Bahnhöfen o Elektroakustische Lautsprecher in U-Bahnhöfen o Mitteilungen per SMS, E-Mail, Twitter, etc. o Elektronische Fahrplanauskunft des VGN o Elektronische Fahrplanauskunft DEFAS Bayern • Das Verkehrsunternehmen gewährleistet, dass Ist-Daten der Fahrplanauskunft über den VGN-Verbund, über DEFAS Bayern sowie über eigene Informationssysteme dargestellt werden können. • Im Störfall informiert das 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.

3.3.5. Sicherheit und Unfallvermeidung

Sicherheit & Unfallvermeidung	
Ziele	• Bahnen sowie Bahnhöfe und Zwischengeschosse sind 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. • Das Verkehrsunternehmen gewährleistet die soziale Sicherheit in den Fahrzeugen und an den Haltestellen durch Anlagen zur Videoüberwachung und einer bedarfsgerechten personellen Präsenz von Servicepersonal des Verkehrsunternehmens bzw. von Personal eines Sicherheitsdienstes. (An den Bahnsteigen der automatischen U-Bahn und in deren Fahrzeugen ist die Sicherheit und der Service über gesondertes Servicepersonal (KUSS-Mitarbeiter) sowie für Notfälle durch eine direkte Sprechverbindungen mit der Leitzentrale sicherzustellen.) Es gelten die Anforderungen der Abschnitte Personal, Fahrzeuge und Haltestelle.

3.3.6. Umweltstandards und Nachhaltigkeit

Umweltstandards & Nachhaltigkeit	
Ziele	• Die Energie für den Antrieb der Fahrzeuge berücksichtigt in hohem Maße Ziele des Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutzes. • Schienenfahrzeuge werden grundsätzlich mit Öko-Strom betrieben. Die Bus-Flotte besteht aus ökologisch vorbildlichen Fahrzeugen, welche bei der Neubeschaffung immer der besten auf dem Markt verfügbaren Schadstoffklasse entsprechen. (vgl. Kapitel 3.3.2).

3.3.7. Tarif, Vertrieb, Service und 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 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 PBefG, die innerhalb dieses Verkehrsverbundes fahren, gilt der VGN-Tarif. • Das Verkehrsunternehmen wirkt an der Erstellung, Weiterentwicklung und Harmonisierung von Produktstandards innerhalb des Verbundes mit. • In Abstimmung mit der Stadt Nürnberg hat das Verkehrsunternehmen marktorientiert preis- und tarifpolitische Strategien insbesondere für den eigenen Verkehrsraum unter Berücksichtigung der entsprechenden Rahmenbedingungen und Vorgaben im VGN

Verbundintegration	
	weiterzuentwickeln und auf deren Umsetzung hinzuwirken. • Das Verkehrsunternehmen hat ausschließlich die gültigen VGN-Tarife 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.

Vertrieb	
Allgemeines	• Das Verkehrsunternehmen hat für alle Vertriebswege und -systeme die Infrastruktur, Wartung und Weiterentwicklung zu gewährleisten. • Für den Vertrieb gelten die VGN-Qualitätsstandards. Insbesondere sind folgende Vorgaben zu erfüllen: o Verkauf von Fahrkarten im Fahrzeug ab dem Einstiegspunkt zu allen Städten und Gemeinden im VGN o Verkauf von Fahrkarten an den Straßenbahnhaltestellen und in den U-Bahnhöfen über Automaten ab dem Automatenstandort zu allen Städten und Gemeinden im VGN o Verkauf des gesamten VGN-Tarifsortiments in einem Kundenzentrum o Verkauf von Fahrkarten in externen, personenbesetzten Verkaufsstellen im Stadtgebiet • Über den elektronischen Fahrscheindrucker in den Fahrzeugen sind mindestens zu verkaufen: o Einzelfahrkarten o Tagestickets (Solo und Plus) • Sortiments- und Strukturerweiterungen des VGN sind zu berücksichtigen. • Das Verkehrsunternehmen wirkt am Ausbau des Vertriebs im Einklang mit den VGN-Richtlinien sowie an einer Ausweitung des Vertriebs auf neue Nutzermedien mit. • Das Verkehrsunternehmen hat ausschließlich die gültigen Tarife des VGN 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. • Im Rahmen der Einnahmenaufteilung beteiligt sich das Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Aufteilungsverfahrens, der Durchführung der notwendigen Erhebungen sowie an der Überprüfung der vom Verbund vorgelegten Daten. • Das Verkehrsunternehmen hat die Aufgabe, eine nachfrageorientierte Einnahmenaufteilung zu sichern und sich in diesem Zusammenhang für Möglichkeiten der verfahrensmäßigen Erlösoptimierung einzusetzen.

Vertrieb	
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 entsprechend den geltenden ‚VGN-Richtlinien für die Durchführung von Fahrausweiskontrollen'. • Die Ticketkontrolle erfolgt stichprobenartig in allen Fahrzeugen durch qualifiziertes Prüfpersonal; ergänzend sichtet der Busfahrer die Tickets beim Zustieg der Fahrgäste. • In Abstimmung mit dem Verbund legt das Verkehrsunternehmen die Sicherheits- und Prüfmerkmale der Fahrtberechtigungen fest und entwickelt diese weiter. • Die verwendeten Verkaufssysteme und das Abrechnungssystem des Verkehrsunternehmens müssen dabei einen fälschungs- und manipulationssicheren Verkauf und eine revisionssichere Abrechnung aller Fahrgeldeinnahmen sicherstellen.
Direkt-verkauf	• In den Fahrzeugen der Verkehrsmittel Straßenbahn und Bus sowie vor den Abgängen zur U-Bahn sind Entwerter aufgrund des VGN-Ticketsortimentes (Mehrfahrtenkarte) installiert. • Im Schienenverkehr erfolgt der Verkauf über stationäre Fahrausweisautomaten an den Haltestellen. In der Regel stehen in jedem U-Bahnhof zwei Automaten (einer je Zugang) und an jeder Straßenbahnhaltestelle ein Automat im unmittelbaren Sichtbereich. Es wird das Komplettsortiment (außer Abo, DB-/BayernTicket und 1.- Klasse-Zuschlag) sowie ausgewählte SonderTickets angeboten. • In den Bussen verkaufen die Fahrer ab dem Einstiegspunkt zu allen Städten und Gemeinden im VGN über elektronische Fahrscheindrucker zumindest Einzelfahrkarten und Tagestickets (Solo und Plus).
Elektronisches Fahrgeld-management / Ticketing	• Das Verkehrsunternehmen betreibt den Ausbau des Vertriebs, u. a. mit der Einführung neuer Nutzermedien. • Das Verkehrsunternehmen gewährleistet einen Onlineshop mit mobiler App und kann als Kundenvertragspartner und Systembetreiber für den gesamten VGN tätig werden. • Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum multimodalen Verkehrsangebot ist die Entwicklung einer geräteunabhängigen Mobilitätskarte (elektronische Chipkarte) zu unterstützen. Derzeit wird das VGN-Stufenkonzept zur Einführung eines Elektronischen Fahrgeldmanagementsystems (EFM) umgesetzt und die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf eine elektronische Chipkarte nach der Kernapplikation des VDV forciert. Mit der Umsetzung des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) stellt das Verkehrsunternehmen die entsprechenden Vertriebshintergrundsysteme und Kundenschnittstellen zur Verfügung. • Eine Weiterentwicklung wird gemäß den Kundenanforderungen und dem technologischen Fortschritt sichergestellt. • Dabei ist eine verbundweit abgestimmte Lösung anzustreben, die die deutschlandweiten Standards und Schnittstellen der VDV-Kernapplikation entspricht.

Vertrieb	
Externe Verkaufs-stellen	• Externe Verkaufsstellen runden die konventionellen Kaufmöglichkeiten wohnortsnah in den einzelnen Stadtteilen ab. • Der Umfang der qualitativen Verkaufsleistung ist vom Verkehrsunternehmen mit den externen Verkaufsstellen vertraglich zu regeln und durch regelmäßige Qualitätskontrollen (Testkäufer) bzw. bedarfsweisen Schulungen gewährleistet. Derzeit ergänzen rund 40 - 60 externe Verkaufsstellen die Kaufmöglichkeiten • Ein modernes onlinefähiges Vorverkaufssystem ermöglicht bei den externen Verkaufsstellen den Ticketverkauf des gesamten VGN-Sortimentes (außer Abo) sowie ausgewählter SonderTickets.

Service		
Kunden-zentrum	Allge-meines	• Für den Vertrieb ist ein Kundenzentrum vorzuhalten. • An einem geeigneten zentralen, repräsentativen, image- und markenfördernden Standort im Stadtgebiet Nürnberg betreibt das Verkehrsunternehmen ein Kundenzentrum mit eigenem Personal und dem kompletten Dienstleistungsangebot. • Zum Leistungsportfolio zählen: o Verkauf des kompletten VGN-Fahrausweissortimentes o Mobilitätsberatung (u.a. Carsharing) o Vertragskundengeschäft (Abonnements) o Bearbeitung von EBE-Fällen o 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. • Das Verkehrsunternehmen hat ein (aus dem Festnetz) gebührenfreies Servicetelefon zu betreiben, das 24h täglich erreichbar ist. • Das Verkehrsunternehmen hat die Möglichkeit zur schriftlichen Kontaktaufnahme (Brief, E-Mail, Internet-Kontaktformular) sicherzustellen. • Es ist vom Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass Fundsachen montags bis freitags an einer zentralen Fundstelle abgeholt werden können. • Vertretbare Wartezeiten im Kundenzentrum sind zu gewährleisten.
	Erschei-nungsbild	• Kundenzentrum und externe Verkaufsstellen sind ordentlich, wenn o sie sauber bzw. frei von sichtbaren Verschmutzungen (Staub, Schmutz und optischen Mängeln /Schmierereien) sind und o eine gute Aufenthaltsqualität für den Fahrgast haben.
	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, Störungsmanagement, Notfallpläne).
Beschwerde-management		• Schriftliche Anliegen und Beschwerden der Kunden werden kurzfristig, innerhalb von zwei Arbeitstagen nach Posteingang bearbeitet. Wenn dies nicht möglich ist, erhalten die Kunden stattdessen eine Eingangsbestätigung oder einen Zwischenbescheid.

Service	
	• Bei Beschwerden, deren Anlass bzw. Ursache nicht beim Verkehrsunternehmen liegt (Baustellen im Straßenland, o. ä.) kann das Verkehrsunternehmen an die zuständige Stelle mit der Bitte um Beantwortung weiterleiten. • Grundsätzlich erfolgt spätestens nach 14 Tagen eine abschließende Beantwortung. • Telefonische und schriftliche Anliegen hinsichtlich EBE und Vertragskundengeschäft (Abonnement) werden bearbeitet. • Das Verkehrsunternehmen bietet den Fahrgästen ein Serviceversprechen und beteiligt sich am Schlichtungsverfahren (SÖP).

Marketing	
	• Das Verkehrsunternehmen vertritt in den Gremien des VGN die Interessen der Stadt Nürnberg. • 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 des Verkehrsunternehmens, ein Marketingkonzept aufzustellen und umzusetzen, das 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 das Verkehrsunternehmen und die Verbundgesellschaft (VGN) im Bereich Öffentlichkeitsarbeit zusammen.
Ziele	• 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 das Verkehrsunternehmen sind: o Neukundengewinnung o Kundenbindung o Großkundenbetreuung o 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. • Zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsangebote hat das Verkehrsunternehmen zielorientierten Informationsstrategien und -maßnahmen, sowohl intermodal (verkehrsmittelübergreifend) als auch intramodal (systemintern) zu entwickeln. (vgl. Kapitel 3.5).

3.3.8. 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 Qualitätsmanagementsystems nach DIN ISO 9001:2015 zur Prüfung und Steuerung der Erfüllung der Qualitätsstandards ist zielführend.

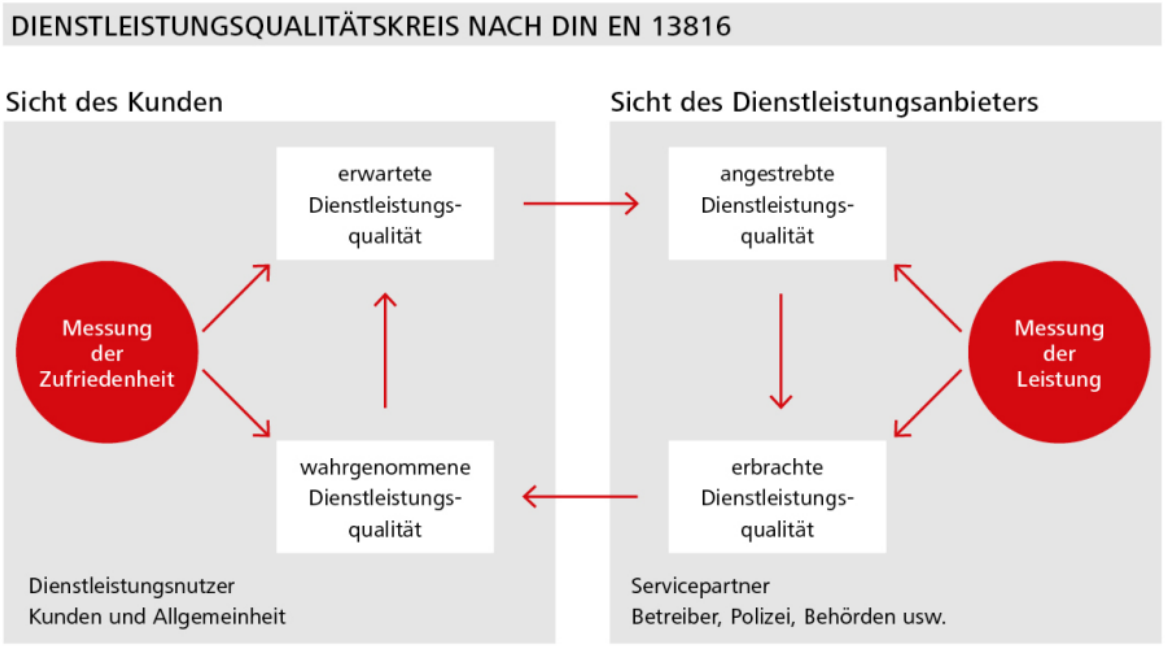


Abbildung 19. Dienstleistungs-Qualitätskreis (Quelle: DIN EN 13816:2002).

Für die Nachweise soll auf die dem 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 das 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 o direkte Leistungsmessung / Direct Performance Measures (DPM) o 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. o 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.
	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. Erforderlichen 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 vom Verkehrsunternehmen sowie dessen Auftragsunternehmen unterstützt. • Die jährlichen Erhebungen und ergänzenden Auswertungen zum Mobilitätsverhalten in Nürnberg nach dem KONTIV-Design (Socialdata), sowie davon abgeleitete Berichtshefte, sind vom Verkehrsunternehmen fortzuführen.

3.4. Barrierefreiheit

Im Personenbeförderungsgesetz wird die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit für den ÖPNV bis zum Jahr 2022 gefordert. 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[45].

Die Standards orientieren sich an den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den einschlägigen DIN-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[46].

Das ÖPNV-System besteht aus verschiedenen Komponenten (vgl. Abbildung 20). 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 (Quelle: Ad-hoc-Arbeitsgruppe Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV).

3.4.1. Haltestellen

Barrierefreiheit Bushaltestellen

Hinsichtlich der Bushaltestellen besteht im Verbundgebiet des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg GmbH (VGN) ein gemeinsam erarbeiteter Mindeststandard für den barrierefreien Ausbau bzw. Neubau von Bushaltestellen, auf den sich alle Beteiligten

[45] 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.
[46] ebd.

verständigt haben[47]. Darüber hinaus wurden auf der Städteachse Nürnberg – Fürth – Erlangen gemeinsame Mindeststandards für den barrierefreien Aus- und Neubau von Bushaltestellen im Rahmen eines Leitfadens erarbeitet[48]. Grundsätzlich gelten beim barrierefreien Aus- und Neubau von Bushaltestellen die jeweils aktuellen Vorgaben zu den Regelbefestigungen des Servicebetriebs öffentlicher Raum der Stadt Nürnberg (SÖR).

Barrierefreiheit Straßenbahnhaltestellen

Beim Neubau bzw. barrierefreien Ausbau von Straßenbahnhaltestellen sind die geltenden 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.

Barrierefreiheit U-Bahnhöfe

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 Normungen 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[49].

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.

[47] Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN, VGN GmbH, Stand 28.03.2017.
[48] Leitfaden Städteachse – Empfehlungen für Mindeststandards für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet, Stand 30.01.2017.
[49] vgl. Bericht im Stadtplanungsausschuss vom 09.06.2016 „Weiterführung des Konzeptes zur Revitalisierung der U-Bahnhöfe in Nürnberg“.

3.4.2. Fahrzeuge

Barrierefreiheit Bus

Es werden grundsätzlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Grundsätzlich sind auch Low-Entry-Busse zulässig. Bei diesen Fahrzeugen muss die Höhe der Buseinstiegskante fahrzeugseitig mit Kneeling gemäß der EU-Vorschrift UN-ECE R 107 eingehalten werden. Durch den Kneeling-Vorgang können Fahrzeuge heutzutage auf der Fahrgasteinstiegsseite um zwischen 70 mm und 90 mm abgesenkt werden. Bei Niederflurbussen ist somit eine Einstiegshöhe von 250 mm realisierbar[50].

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

Barrierefreiheit 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. 30 cm über Schienenoberkante beträgt.

Die Fahrzeuge müssen ausreichend große Mehrzweckbereiche für die Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen oder Fahrrädern aufweisen und eine Faltrampe als Einstiegshilfe mitführen.

Barrierefreiheit U-Bahnfahrzeuge

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, verfügen im Einstiegsbereich über eine vollständige Restspaltüberbrückung zum Bahnsteig mit einem Horizontalspalt von kleiner 1 cm. Dies wird über einen ausfahrbaren Schiebetritt realisiert. Dadurch ist z.B. Rollstuhlfahrern ein ungehinderter Zugang ins Fahrzeug möglich.

Das für den Einstieg vom Bahnsteig in das Fahrzeug verbleibende Spaltmaß für den Einstiegsspalt beträgt bei der konventionellen U-Bahn der Linie U1 bedingt durch die Kurvenlage vieler Bahnhöfe oft mehr als 10 cm.

Bei der Beschaffung und dem Einsatz neuer Fahrzeuge ist eine Spaltüberbrückung durch einen automatisch ausfahrbaren Schiebetritt zu realisieren.

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

3.5. 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, einen Luftreinhalteplan 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, zu denen der ÖPNV und auch der Fuß- und Radverkehr zu rechnen sind, unerlässlich.

Um eine stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu bewirken, sind Anreize zu schaffen. Dies ist auch durch Förderung von Mobilitätsketten möglich, die den ÖPNV als Teilstrecke integrieren. Ziel ist es, die Verkehrsarten Busse und Bahnen, Carsharing und Fahrradverleih so miteinander zu verknüpfen, dass für den Verkehrsteilnehmer 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.

Die nutzerorientierte Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsangeboten lässt sich erreichen, wenn ein unternehmens- bzw. anbieterunabhängiger Zugang zum Mobilitätsangebot realisiert wird. Die Angebotsgestaltung mit ihren verschiedenen Elementen wie beispielsweise Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild, Marketing etc. muss folglich die Bedürfnisse der potentiellen Nutzer im Blick haben. Als Informations- und Zugangsschnittstelle bietet sich das Internet bzw. eine Applikation für ein Smartphone als Plattform an. Da laut Bitkom Research im Jahr 2017 inzwischen fast 90 % der Bevölkerung ab 14 Jahren ein Smartphone besitzen und dies bereits umfassend für Suche, Navigation und Transaktion per mobilem Internet genutzt wird, hat dieses Medium eine sehr hohe Reichweite. Für eine nutzerorientierte Gestaltung von Schnittstellen sind entsprechend integrierte Benutzeroberflächen zu schaffen. Die Umsetzung erfordert somit eine enge Kooperation zwischen den verschiedenen im Stadtgebiet agierenden Verkehrsdienstleistern wie dem Verkehrsbetrieb, der Sharegroup GmbH, der DB AG, der Taxizentrale, etc. und auch der Stadt Nürnberg. Eine Integration der Schnittstellen in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes über das Verkehrsunternehmen ist anzustreben.

Laut Untersuchungen von Socialdata ist für 65 % aller Pkw-Fahrten der Nürnbergerinnen und Nürnberger nicht zwingend das Auto erforderlich und es bestünde eine wählbare Verkehrsmittelalternative. 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 folglich zu schaffen.

	Ziel
Intermodalität	Die Integration von multimodalen Mobilitätsangeboten soll mittels nutzerorientierten Schnittstellen für Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild und Marketing erfolgen. Strategien und Konzepte für Marketing und Vertrieb eines multimodalen Mobilitätsangebotes sind vom Verkehrsunternehmen zu entwickeln (z.B. Smartphone-App, Mobilitätskarte, etc.). Eine Integration in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes ist anzustreben.

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 Endhaltepunkten von Straßen-, U- und S-Bahnen am Stadtrand bzw. an stark belasteten Einfallstraßen vorzuhalten. Um eine Reduzierung der Kfz-Verkehrsbelastung erreichen zu können, sollten Park & Ride-Stellplätze deutlich außerhalb des Zentrums (mindestens acht Kilometer entfernt[51]) liegen. Da allerdings die Flächen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen von leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln zu wertvoll und auch für höherwertige Nutzungen sehr gut geeignet sind, können Park & Ride-Stellplätze auch zukünftig nur in begrenzter Anzahl angeboten werden. Zum bestehenden P & R-Konzept Nürnberg besteht kein grundsätzlicher Änderungsbedarf. (s. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 06.10.2016, TOP 6 „Park & Ride-Konzept Nürnberg“). Voraussetzung für das kostenlose Parken auf einem Park & Ride-Platz ist eine gültige Fahrkarte.[52]

	Ziel
Park & Ride	Park & Ride-Anlagen mit ausreichend Stellplätzen sind an Endhaltepunkten von Straßen-, U- und S-Bahnen am Stadtrand bzw. stark belasteten Einfallstraßen (mind. 8 km Entfernung zum Zentrum) als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot vorzuhalten. Dabei sind Aspekte der Flächenverfügbarkeit und Flächenkonkurrenz zu berücksichtigen. Die kostenlose Nutzung von Park & Ride-Plätzen ist auch zukünftig an die Nutzung des ÖPNV zu koppeln.

Carsharing

Eine andere Form der Kombination von Pkw-Fahrten und öffentlichen Verkehrsmitteln stellt das Carsharing dar. Da ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug bis zu 15 private Kraftfahrzeuge ersetzen kann und zur stärkeren Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln führt, unterstützt die Stadt Nürnberg klassische Carsharing-Systeme.

[51] vgl. SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH (1992): Schlußbericht zum P & R-Konzept Nürnberg.
[52] www.vag.de/service-mehr/park-ride.html

Im Oktober 2016 wurden deshalb in einer ersten Ausbaustufe acht Mobilitätsstationen nach Bremer Vorbild eingerichtet, die die Förderung der multimodalen Verkehrsmittelnutzung zum Ziel haben. Sie befinden sich an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und bestehen aus Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge, einer NorisBike-Station und Radabstellplätzen für private Fahrräder (Bike & Ride). An Mobilitätsstationen wird die Nutzung von Bussen oder Bahnen mit Carsharing und dem Radverkehr verknüpft. Die Einrichtung weiterer Mobilpunkte ist vorgesehen.

Da Carsharing-Kunden in der Regel auch Nutzer der öffentlichen Nahverkehrsmittel sind, ist die Schaffung einer nutzerorientierten Schnittstelle zielführend. Ein erster Schritt ist die Kooperation zwischen dem Verkehrsbetrieb und den in Nürnberg agierenden Carsharing-Anbietern Sharegroup GmbH und GreenWheels, in deren Rahmen Abo-Kunden Vergünstigungen beim Carsharing angeboten werden[53]. Perspektivisch könnte die Kooperation weiter intensiviert werden, indem beispielsweise ein gemeinsames Abrechnungssystem 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 zu schaffen. 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 richtet sich nach verschiedenen Faktoren, wie z.B. der Entfernung zu Wohngebieten, Arbeitsplätzen und Bildungseinrichtungen und den Fahrgastzahlen. Um kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln zu gewährleisten, sind Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Zugänge zu den Haltestellen vorzuhalten. An U-Bahnstationen und Umsteigeknotenpunkten (vgl. Kapitel 3.1.3) sollten in unmittelbarer Nähe überdachte Radabstellanlagen in ausreichender Zahl vorhanden sein.

Derzeit existieren an U-Bahn-, Straßenbahn- und Bushaltestellen in Nürnberg rund 2.000 Fahrradständer (exklusive Hauptbahnhof, Plärrer und Altstadt) im Eigentum der Stadt Nürnberg. Ferner existieren ca. 780 meist überdachte Bike & Ride-Anlagen an S-Bahnhaltepunkten im Eigentum der Bahn.

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

[53] www.vag.de/service-mehr/carsharing.html

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

	Ziel
Bike & Ride	Bike & Ride-Anlagen sind als wichtige Ergänzung zum ÖPNV weiter zu fördern. Der Verkehrsbetrieb sollte sich am Aufbau der Anlagen beteiligen. Eine jährliche Überprüfung der Auslastung der bestehenden Anlagen an Haltestellen ist vom Verkehrsbetrieb 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. ist nicht mit der Mitnahme zu rechnen.

	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. Eine Integration in das Ausbaukonzept der Mobilitätsstationen ist vorgesehen. Eine organisatorische Beteiligung am Fahrradverleihsystem ist vom Verkehrsbetrieb anzustreben. Auch ist auf eine nutzerfreundlichere Gestaltung der Schnittstelle beispielsweise durch die Einführung eines gemeinsamen Abrechnungssystems oder durch gemeinsames Marketing hinzuarbeiten. Alternativ wäre der eigenständige Betrieb eines Fahrradverleihsystems durch den Verkehrsbetrieb wünschenswert.

	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 sollten an wichtigen Haltestellen Fahrradverleihstationen eingerichtet sein. Eine nutzerorientierte Schnittstelle für Information, Vertrieb, Tarif, Erscheinungsbild und Marketing ist zu schaffen. Eine organisatorische Beteiligung am Fahrradverleihsystem oder der eigenständige Betrieb eines Fahrradverleihsystems ist vom Verkehrsbetrieb anzustreben. Eine Integration in das Serviceangebot des Verkehrsverbundes ist anzustreben.

3.6. 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 Konkurrenzangebot zum motorisierten Individualverkehr wird maßgeblich von der Verbindungs- und Bedienungsqualität beeinflusst. Das Ziel, direkte, schnelle, leistungsfähige und umsteigefreie Verkehrsangebote zu schaffen, ist jedoch nur bei ausreichend guter Reisezeit (vgl. Kapitel 3.2.2) erreichbar. Die Kriterien der Bedienungsqualität (vgl. Kapitel 3.2.3) zur Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherung sind von einer stetigen Reisezeit unmittelbar abhängig.

Die Erfüllung dieser Ziele und Kriterien liegt maßgeblich im Verantwortungsbereich der Aufgabenträgerin und wird in besonderer Weise durch Maßnahmen, die zur Beschleunigung beitragen, erreicht. Insbesondere mit der Vergleichmäßigung des Verkehrsablaufs und der Minimierung der Streuung der Fahrzeiten wird der Pünktlichkeitsgrad verbessert und damit die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert. Beschleunigungsmaßnahmen leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Nürnberg.

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

Eine konsequente Beschleunigung 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. Vertreten sind in diesem Gremium die Verwaltung der Stadt Nürnberg, Vertreterinnen und Vertreter der Politik, das Verkehrsunternehmen und die Polizeidirektion Nürnberg.

ÖPNV-Beschleunigung	
Ziele	• Das Verkehrsunternehmen wirkt aktiv im Lenkungsausschuss der Beschleunigungskommission mit. • Die Stadt Nürnberg unterstützt die Steigerung der Wirtschaftlichkeit des straßengebundenen Linienbetriebs durch umfassende ÖPNV-Beschleunigung. • Den straßengebundenen Nahverkehrsmitteln ist, unter Berücksichtigung der Belange von Fußgängern, Rad- und Autoverkehr, an Lichtsignalanlagen (LSA) Vorrang zu geben. • Straßenbahnen sind, soweit die Örtlichkeiten dies zulassen, zur Förderung eines störungsfreien, sicheren Betriebs durch einen besonderen bzw. eigenen Gleiskörper und in straßenbündigen Abschnitten durch Abmarkierung zu sichern. • Wichtige Buslinien sollen, soweit die Örtlichkeiten es zulassen und die Anforderung der Bezuschussung nach RZStra erfüllt sind, durch z.B. Busspuren, LSA-Schleusen beschleunigt werden. • Haltestellen wichtiger Buslinien sind, soweit es die Örtlichkeiten zulassen, entsprechend des Planungsleitfadens für den barrierefreien Ausbau (vgl. Kapitel 5.1.3) und mit Blick auf den Komfort und den möglichen Beschleunigungseffekt auszuführen. • 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 vom Lenkungsausschuss der ÖPNV-Beschleunigungskommission vorgeschlagenen Maßnahmen und Konzepte umsetzen zu können.

4. ÖPNV-Angebot – Analyse & Maßnahmen

4.1. Methodik - Grundlagen

Die Analyse erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Als geeigneter Analysezeitpunkt wurde das Netz zum Fahrplanwechsel Dezember 2016 und der entsprechende Jahresfahrplan 2016/2017 festgelegt, da mit diesem die Busnetzoptimierungen im Nürnberger Norden und das Ringbuskonzept umgesetzt wurden (vgl. Kapitel 2.1.2). Als Basis wurde aus dem zu diesem Zeitpunkt aktuellen DIVAN-Analysemodell 2010/2012 (Datenbasis für Intermodale Verkehrsuntersuchungen und Auswertungen im Großraum Nürnberg) ein Teilnetz herangezogen und Anfang 2017 für die Auswertungen aufbereitet. Analysefahrpläne wurden für Montag – Freitag, Samstag sowie Sonntag in das Modell überführt.

Zur Darstellung der Verbindungsqualität und der Erreichbarkeit wurde auf die Darstellung von Isochronen (Zeitgleichen) zurückgegriffen. Die Auswertung zeigt die im Bezug auf Start- oder Zielpunkt mögliche Reiseweite innerhalb derselben Zeitabschnitte (farblich abgestuft) und wird nach Abfahrts- / Ankunftszeitraum und Umsteigehäufigkeiten differenziert[54].

Mit der Analyse im NVP (Analyse) 2003 wurden bereits umfangreiche Auswertungen durchgeführt. Die wenigen unmittelbaren Handlungsbedarfe aufgrund von Mängeln im Bestand wurden in den letzten Jahren, soweit sie in der Zuständigkeit der Aufgabenträgerin lagen, behoben (vgl. Kapitel 2.1). Daher wird in dieser Fortschreibung für den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen zunächst die Basis geschaffen, um das bestehende Angebot sukzessive weiter zu optimieren.

Die mit dem Nahverkehrsplan definierten Grenz- und Richtwerte sind auf das bestehende ÖPNV-Angebot anzuwenden, um so Schwachstellen aufzuzeigen und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln.

4.2. Analyse des ÖPNV-Angebots

4.2.1. Analyse der Erschließungsqualität

Mit der Erschließungsqualität wird die räumliche Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV beschrieben. Um die Erschließungsqualität zu erfassen wurden die Kriterien „Erreichbarkeit von Haltestellen“ und „Anbindung an das Zentrum“ mit jeweils eigenen Richtwerten definiert.

[54] Montag-Freitag NVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr), Montag-Freitag HVZ (Ankunftszeit 14:40-15:00 Uhr), Samstag NVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr), Sonntag SVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr).

4.2.1.1. Einzugsradien

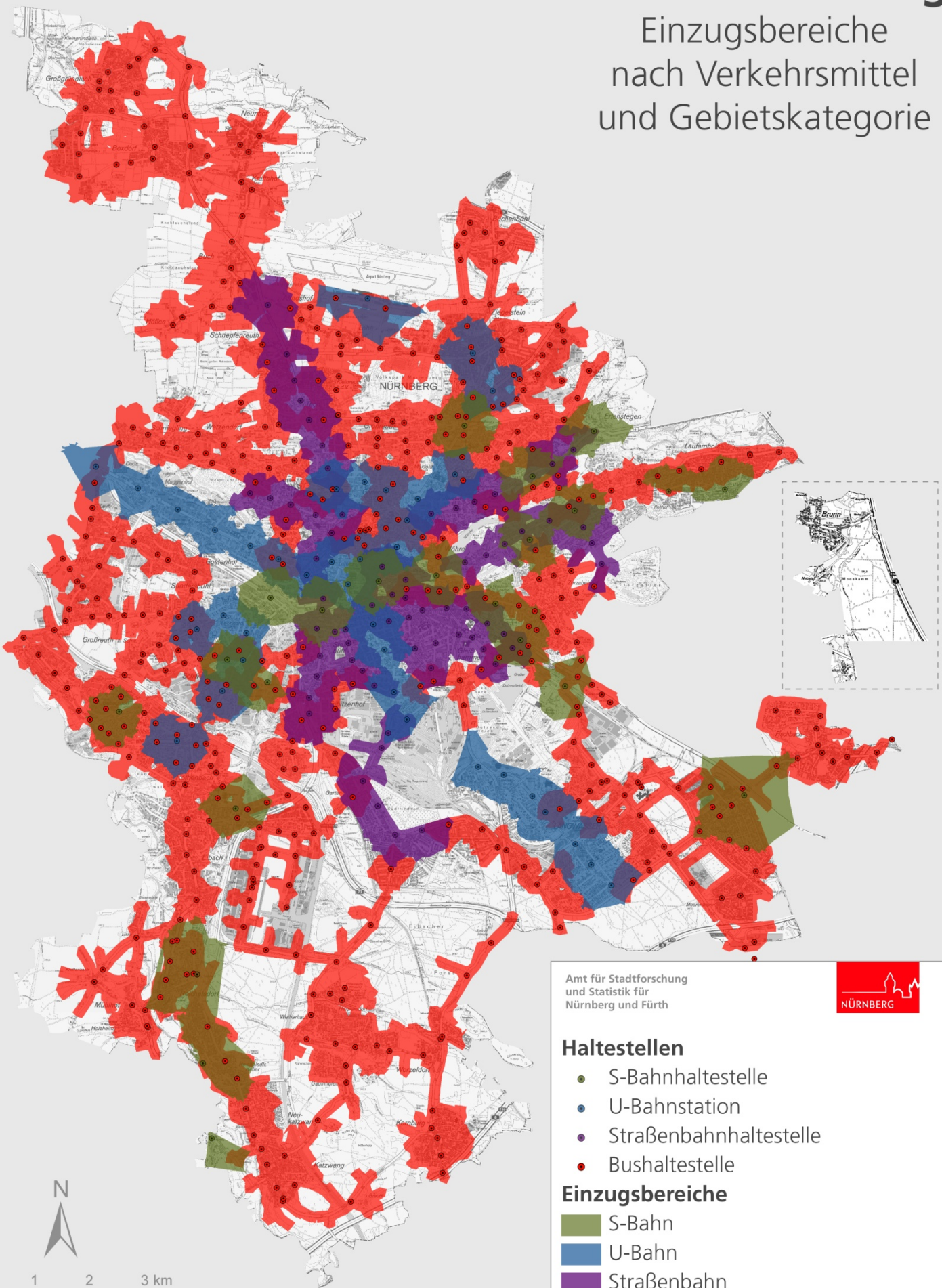
Zur Beurteilung der Erschließungsqualität wurden Richtwerte für die zumutbare Luftlinienentfernung von Haltestellen in Abhängigkeit vom Verkehrsmittel definiert. Eine solche Analyse wurde bereits im NVP (Analyse) 2003 durchgeführt. Demnach entspricht die Erschließung des Stadtgebiets grundsätzlich den Vorgaben der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und damit auch den festgelegten Richtwerten. Eine Sicherung der räumlichen Erschließung auf Basis des aktuell bestehenden ÖPNV-Netzes wird entsprechend empfohlen.

Handlungsbedarf bestand lediglich bei der Schaffung einer ÖPNV-Anbindung des Distrikts Höfles, der jedoch mit der Einführung der Buslinie 33 behoben werden konnte. Verbesserungspotential wurde bei der Anbindung einiger Gewerbegebiete identifiziert, aufgrund des geringen Bedarfs ist die Verbesserung des ÖPNV-Angebots allerdings nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich. Lediglich für das Gewerbegebiet Sandreuth-Nord (N-ERGIE) wurde eine ganztägige Anbindung an das ÖPNV-Netz empfohlen. Das ÖPNV-Angebot in den Gewerbegebieten Brunecker Straße und Nürnberg/Feucht sollte in Abhängigkeit der Entwicklung angepasst werden. Das Gewerbegebiet Sandreuth-Nord ist weiterhin nur bis 21 Uhr abends durch die Buslinie 68 angebunden. Das Gewerbegebiet Nürnberg/Feucht wird durch die Buslinie 50 ganztägig erschlossen. Das Gewerbegebiet Brunecker-Areal wird erst in den nächsten Jahren entwickelt werden, verschiedene Varianten der ÖPNV-Anbindung werden derzeit im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der Standardisierten Bewertung 2016 erarbeitet (vgl. Kapitel 4.3.3.6).

Ein realistischeres Bild der Erreichbarkeit von Haltestellen kann mit einer Wegelängenanalyse gewonnen werden, da hierbei die tatsächlichen fußläufigen Wege als Grundlage dienen, wodurch Barrieren wie große Straßen, Flussläufe, etc. berücksichtigt werden können. Die Wegelängenanalyse für die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg wurde vom Amt für Stadtforschung und Statistik erarbeitet. Da sich die Richtwerte auf zumutbare Luftlinienentfernungen beziehen, wurde in Anlehnung an die Empfehlungen der VDV-Schrift „Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ für die Fußwegeentfernungen ein Umwegfaktor in Höhe von 1,2 einbezogen. In nachfolgender Kartendarstellung sind die unterschiedlichen Fußwegelängen nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie dargestellt (vgl. Kapitel 3.2.1).

Stadt Nürnberg

Einzugsbereiche nach Verkehrsmittel und Gebietskategorie



Amt für Stadtforschung
und Statistik für
Nürnberg und Fürth

NÜRNBERG

Haltestellen

- S-Bahnhaltestelle
- U-Bahnstation
- Straßenbahnhaltestelle
- Bushaltestelle

Einzugsbereiche

- S-Bahn
- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus

Raumbezugssystem 2017 (Amt für Stadtforschung und Statistik)
Hintergrundkarte: Amt für Geoinformation und Bodenordnung

Das Wegenetz des Amtes für Stadtforschung und Statistik basiert auf dem im Jahr 2010 entwickelten Schulwegenetz, wurde seither jedoch mehrfach für weitere Analysen überarbeitet wie beispielsweise für die Analyse und Darstellung der fußläufigen Nahversorgung. Im für die Wegelängenanalyse zu den Einzugsbereichen von Haltestellen verwendeten Wegenetz sind nur öffentliche Wege hinterlegt, für den Bezirk Brunn liegt derzeit kein Schulwegenetz vor.

Die Wegelängenanalyse zeigt kleinräumige Optimierungspotentiale auf, die zwar über das Soll hinaus gehen, gerade für Planungszwecke aber äußerst hilfreich sein können.

Zu behebende Defizite mit Handlungsbedarf liegen nicht vor. Optimierungspotentiale ergeben sich im Kerngebiet in bebauten Bereichen, die nicht vollständig im fußläufigen Einzugsbereich liegen. Die meisten nicht abgedeckten Flächen sind Grünflächen sowie Industrie- und Gewerbeflächen, die keine direkte ÖPNV-Erschließung erfordern oder zulassen. Nicht zuletzt aufgrund des demographischen Wandels sind zunehmend auch die nicht abgedeckten Bereiche mit einem öffentlichen Angebot zu versorgen, um die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen. Im Einzelfall sind die Möglichkeiten zur Bereitstellung von Bedarfsverkehren zu prüfen.

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

4.2.1.2. Anbindung ans Zentrum

Die Erschließungsqualität zeichnet sich auch durch die Erreichbarkeit des Zentrums aus. Hierbei werden sowohl die Richtwerte für die Reisezeiten[55] als auch die Umsteigehäufigkeit einbezogen. Zur Beurteilung der Erreichbarkeit des Zentrums wurden Isochronendarstellungen angefertigt, die sich auf verschiedene Bedienungszeiten[56] beziehen, wobei jeweils ein enger Ankunftszeitraum von lediglich 20 Minuten gewählt wurde. Gleichzeitig wurde nur maximal ein Umstieg zugelassen. Die Isochronendarstellungen wurden sowohl für das erweitertes als auch das enge Zentrum erstellt. Der Richtwert gilt als erfüllt, wenn das erweiterte Zentrum innerhalb der geforderten Reisezeit und mit maximal einem Umstieg erreichbar ist. Die Betrachtung der Erreichbarkeit des engen Zentrums dient einer vertiefenden qualitativen Betrachtung und geht über das Soll hinaus.

[55] Gehgeschwindigkeit von 5 km/h unterstellt
[56] Montag-Freitag NVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr), Montag-Freitag HVZ (Ankunftszeit 14:40-15:00 Uhr), Samstag NVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr), Sonntag SVZ (Ankunftszeit 11:40-12:00 Uhr).

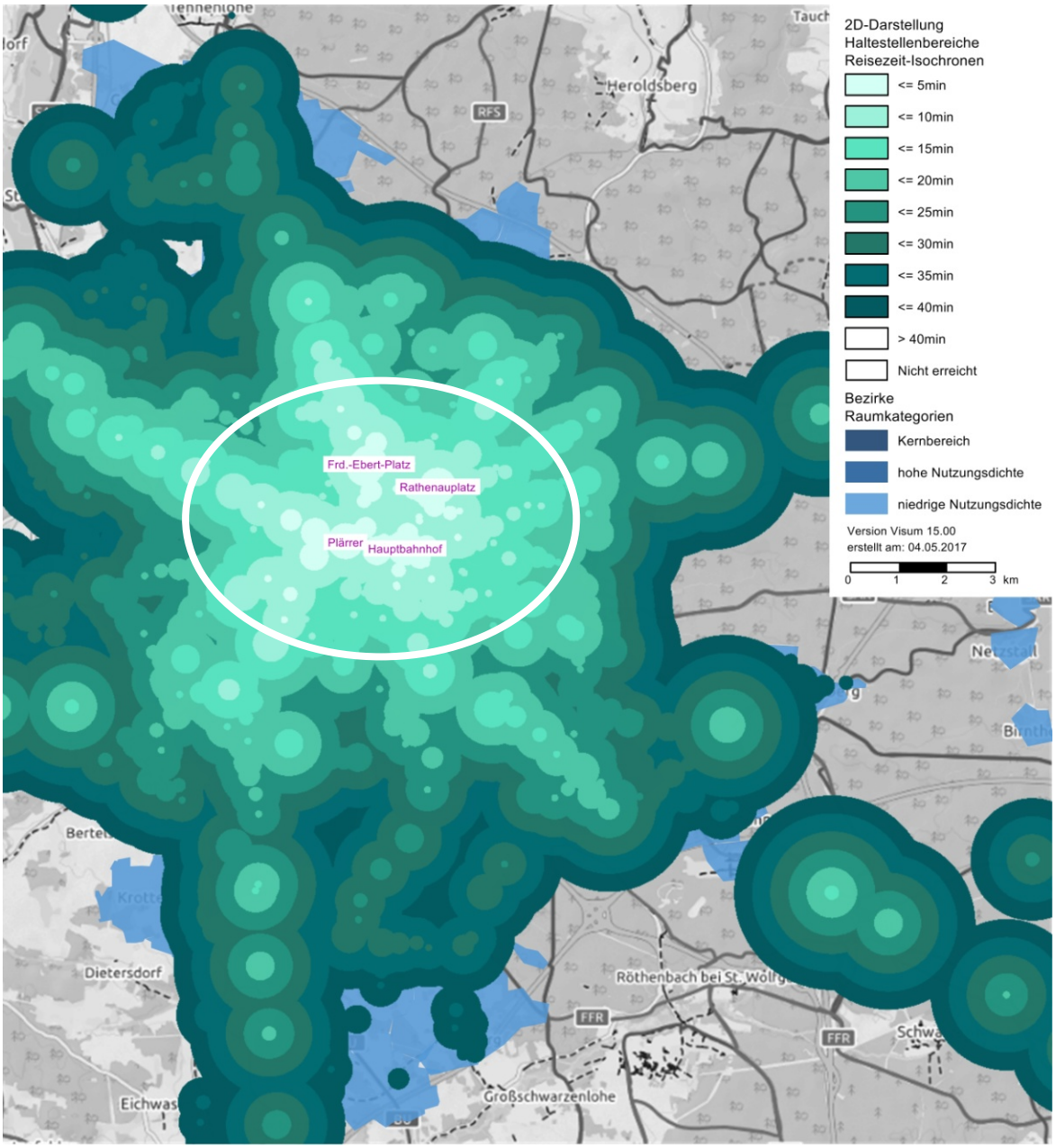


Abbildung 21. Erreichbarkeit des erweiterten Zentrums (Montag-Freitag NVZ).

Werktags in der HVZ und NVZ als auch samstags wird das erweiterte Zentrum sowohl in den jeweils festgelegten Reisezeiten für die unterschiedlichen Raumkategorien und mit einem Umstieg problemlos vom gesamten Stadtgebiet aus erreicht. Lediglich sonntags ist die Erreichbarkeit aus dem Süden des Stadtgebiets in den festgelegten 40 Minuten Reisezeit mit einem Umstieg innerhalb des eng gewählten Ankunftszeitraums gerade noch gegeben. Insgesamt werden die Angebotsstandards in Bezug auf die Anbindung an das Zentrum erfüllt.

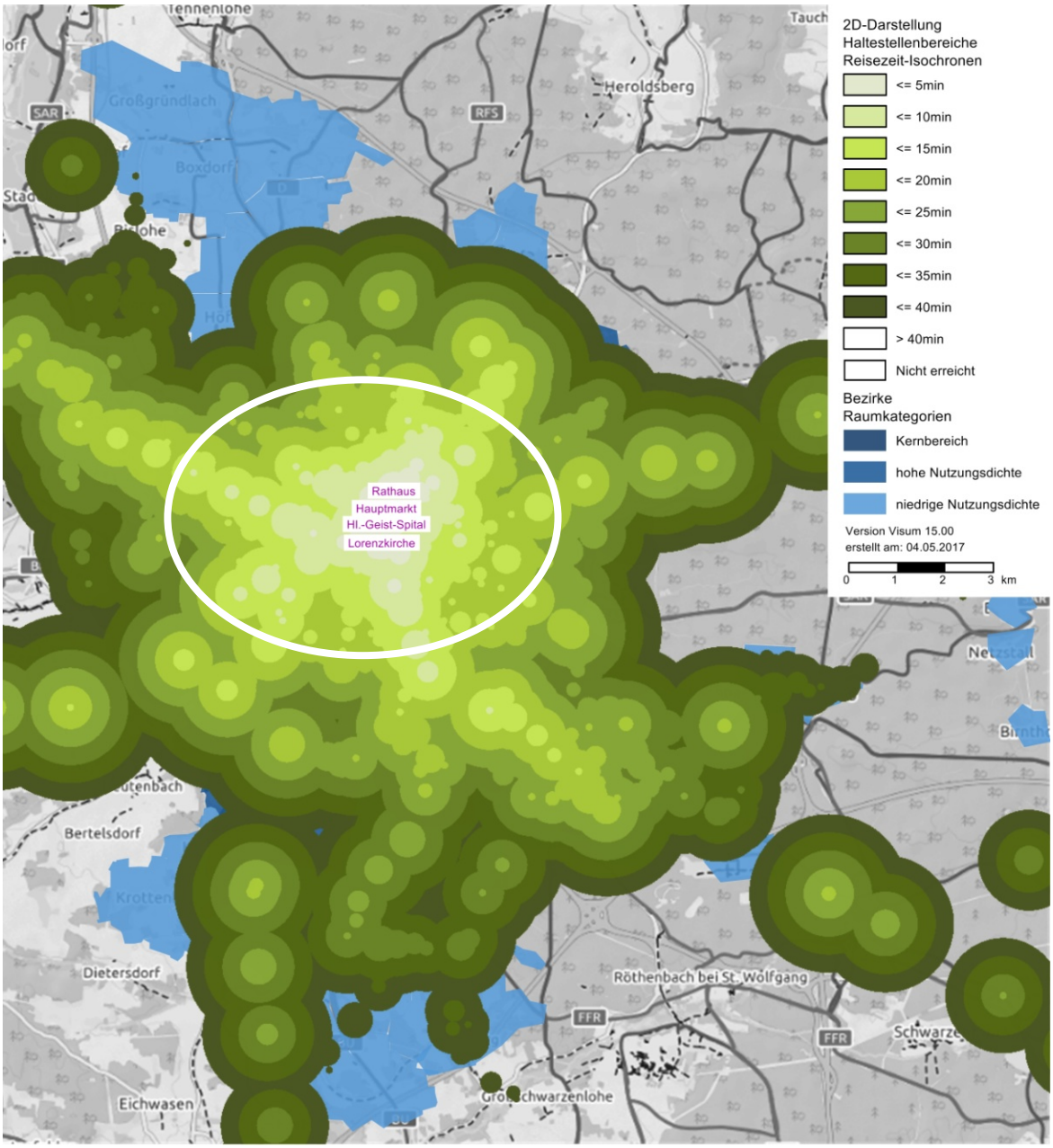


Abbildung 22. Erreichbarkeit des engen Zentrums (Montag-Freitag NVZ).

Die Betrachtung der Isochronendarstellungen der verschiedenen Bedienungszeiten zur Erreichbarkeit des engen Zentrums zeigen deutlich, dass das nördliche Stadtgebiet unter Einhaltung der Vorgabe eines Umstiegs grundsätzlich nicht an das enge Zentrum angebunden ist. Bereits ab dem maßgeblichen Verknüpfungspunkt Am Wegfeld ist ein Umstieg zur Erreichung des engen Zentrums notwendig, entsprechend kann der nördliche Stadtbereich, der ab Am Wegfeld mit Bussen erschlossen wird, nur mit minimal zwei Umstiegen erreicht werden. Eine Verbesserung dieser Situation wird der Bau der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach erreichen, dessen künftige Trasse von Am Wegfeld entlang der B4 in Richtung Erlangen verläuft und damit den im Moment nicht mit einem Umstieg erreichbaren Korridor im Norden Nürnbergs mit einem Umstieg an das enge Zentrum anbinden wird. Lediglich sonntags muss der eng gewählte

Ankunftszeitraum von nur 20 Minuten erweitert werden, um das enge Zentrum auch von Kornburg aus innerhalb der festgesetzten Reisezeit von 40 Minuten zu erreichen.

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 2.1.3).

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Die Erreichbarkeit des nördlichen engen Zentrums (Sebalder Altstadt) kann durch Schaffung von Durchmesserlinien im Straßenbahnnetz verbessert werden.

4.2.2. Analyse der Verbindungsqualität

Zur Darstellung der Verbindungsqualität wurden Isochronendarstellungen für die verschiedenen Bedienungszeiten[57] sowie mit einmaligem und mit zweimaligem Umstieg angefertigt. Aus den rund 150 Einzelauswertungen lassen sich Schwachstellen bei der Erreichbarkeit bzw. den Umsteigezwängen identifizieren. Zu den Schwachstellen wird im Folgenden exemplarisch auf einzelne aussagekräftige Auswertungen Bezug genommen.

4.2.2.1. Reisezeiten / Erreichbarkeit

Reisezeiten / Reisezeitvergleich

Der Reisezeitvergleich ÖV / MIV kann nur linienscharf angegeben und bei der Planung in der Einzelfallbetrachtung herangezogen werden. Für umfassende Untersuchungen der Quelle / Ziel-Beziehungen ÖV-IV ist erst ein Auswerteinstrumentarium bzw. Erreichbarkeitsmodell zu schaffen.

Eine Übersicht und Orientierung über die ÖV-Reisezeiten bieten die Isochronenbetrachtungen der wesentlichen Zielorte im Stadtgebiet.

Stadtteilzentren und Bandstrukturen

In den Angebotsstandards werden kurze Reisezeiten zu den nächstgelegenen Stadtteilzentren und Bandstrukturen gefordert. Die Stadtteilzentren und die innerstädtischen Bandstrukturen haben ihren Fokus hauptsächlich auf das umgebende Gebiet. Die Akzeptanz der Stadtteilzentren und Bandstrukturen gegenüber dem Zentrum ergibt sich hauptsächlich aus der kürzeren Reisezeit („Stadt der kurzen Wege“).

Entsprechend der Analyseergebnisse des NVP (Analyse) 2003 liegt aufgrund der hohen Angebotsdichte im Kerngebiet und entlang der hochwertigen Versorgungsbänder im

[57] Montag-Freitag NVZ (Ankunftszeit 11:40–12:00 Uhr), Montag-Freitag HVZ (Ankunftszeit 14:40–15:00 Uhr), Samstag NVZ (Ankunftszeit 11:40–12:00 Uhr), Sonntag SVZ (Ankunftszeit 11:40–12:00 Uhr).

Kerngebiet und in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte mit Konzentration der Funktionen bzw. Angebote Versorgung (Ärzte etc.), Dienstleistung, Einzelhandel, Kultur- und Freizeitangebote bezüglich der Erreichbarkeit kein Handlungsbedarf vor. Aufgrund der stark zentrumsgerichteten Verkehrsangebote ist die Erreichbarkeit benachbarter Stadtteilzentren und Bandstrukturen teilweise nur mit Umstiegen möglich, was insbesondere von Kunden kaum angenommen wird.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Die direkte Erreichbarkeit benachbarter Stadtteilzentren und Bandstrukturen ist verbesserungsfähig.

Publikums- und arbeitsplatzintensive Orte

Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Freizeit- und Berufsverkehr. Das Definieren von Richtwerten für die Reisezeit zu publikums- und arbeitsplatzintensiven Orten geht bereits über die Vorgaben der bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung und der VDV-Schrift „Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ hinaus.

Publikumsintensiven und damit verkehrsrelevanten Orten wird bei der Angebotsplanung eine besondere Bedeutung beigemessen. Die definierten Zielorte (vgl. Kapitel 3.1.3) dienen der Versorgung im unmittelbaren Einzugsgebiet. Die stadtweite Erreichbarkeit einzelner Standorte von Kliniken, Hallenbädern und Naherholungsgebieten ist nicht maßgeblich, sondern die Versorgung mit diesen Angeboten in der Fläche. Daher wurden Zielorte dieser Kategorie in der Auswertung der Erreichbarkeit jeweils zusammengefasst.

Hallenbäder

Bei den Nürnberger Hallenbädern zeigt sich, dass das gesamte Stadtgebiet insgesamt ausreichend gut versorgt ist. Die Reisezeiten im Nürnberger Norden und Westen zu den nächstgelegenen Bädern sind jedoch vergleichsweise hoch, was auf langsame oder fehlende direkte Stadtteilverbindungen hinweist.

Kliniken

Bei zusammengefasster Betrachtung der größeren öffentlichen Klinikstandorte wurden auch die Laufwege zu den Klinikeingängen berücksichtigt. Die Erreichbarkeit einer öffentlichen Klinik mit Ambulanz ist aus allen Stadtteilen in der gewünschten Reisezeit von 30 bzw. 45 Minuten gegeben.

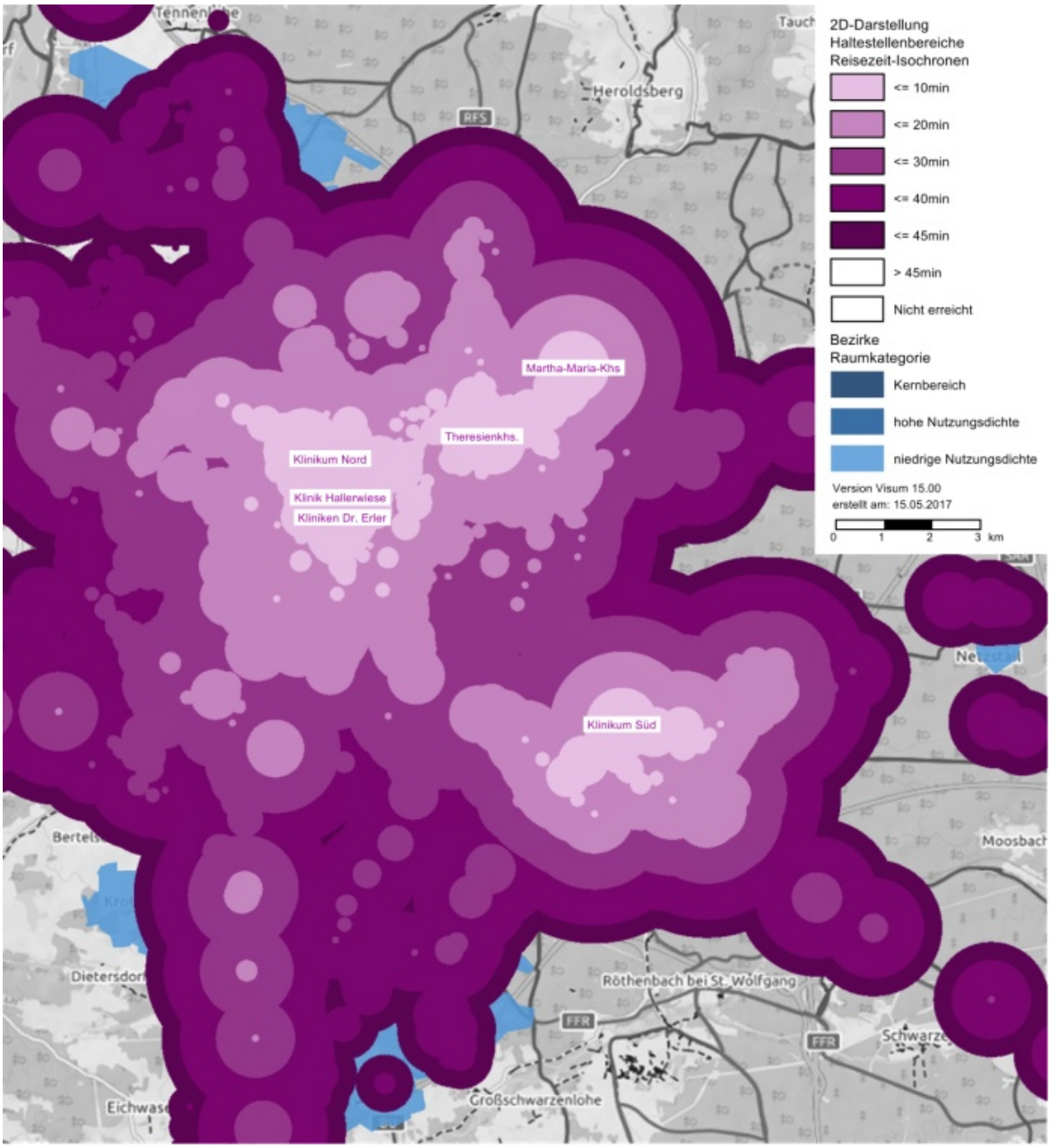


Abbildung 23. Isochronendarstellung der Reisezeit zu den Kliniken im Stadtgebiet Nürnberg (NVZ, 2 Umstiege).

Lokal bedeutende Naherholungs- / Freizeiteinrichtung

Der Landschaftsgarten Volkspark Marienberg ist der größte Park der Stadt Nürnberg und bildet mit den diversen Nutzungsangeboten und den flankierenden Freizeiteinrichtungen eines der wichtigsten Naherholungsziele im Stadtgebiet.

Vom nördlichen Stadtgebiet aus ist der Zielort gut erreichbar. Vom südlichen Stadtbereich aus wird auch mit mehrmaligem Umstieg der Volkspark nicht innerhalb der Richtwerte erreicht. Analog zur Bewertung der Hallenbäder ist jedoch die Bereitstellung von mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren großen Grün- und Naherholungsflächen auch im Süden Nürnbergs gegeben.

Regional bedeutende Freizeiteinrichtungen

Bei regional bedeutenden Freizeiteinrichtungen ist davon auszugehen, dass eine längere Anreisezeit in Kauf genommen wird und die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof vorrangig gegenüber der Erreichbarkeit aus dem Stadtgebiet ist.

Aufgrund der zentralen Lage des Staatstheaters mit eigener U-Bahnstation Opernhaus der Linien U2 und U3 wird der Zielort bei zweimaligem Umstieg von allen Bereichen der Stadt innerhalb der Richtwerte erreicht. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist sehr gut.

Die Meistersingerhalle ist ein Veranstaltungsort, der mit der Straßenbahnlinie 9 und der Buslinie 36 vom Zentrum aus gut erschlossen wird. Die Veranstaltungsverkehre finden vorwiegend nachmittags und abends statt. Aus dem nördlichen Stadtbereich geringer Nutzungsdichte (Entfernung >10 km) Richtung Erlangen wird das Ziel knapp nicht innerhalb des Richtwertes erreicht. Ursächlich ist die Notwendigkeit des mehrfachen Umstiegs. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist gut.

Der Tiergarten ist mit rund 1,1 Mio. Gästen insbesondere in den Sommermonaten und an Wochenenden ein stark frequentierter Anziehungspunkt. Er wird direkt mit der Straßenbahnlinie 5 und der Buslinie 45 erschlossen. Das Taktangebot der Straßenbahnlinie 5 wird in der Saison im Tagesverkehr an Sonn- und Feiertagen (i.d.R. Karfreitag bis Ende der Herbstschulferien) bedarfsgerecht verstärkt.

Auch bei mehrmaligem Umstieg wird der Tiergarten aus dem nördlichen und südlichen Bereich Nürnbergs mit geringer Nutzungsdichte nicht innerhalb des Richtwerts erreicht. Ursächlich ist die Notwendigkeit des mehrfachen Umstiegs. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist gut.

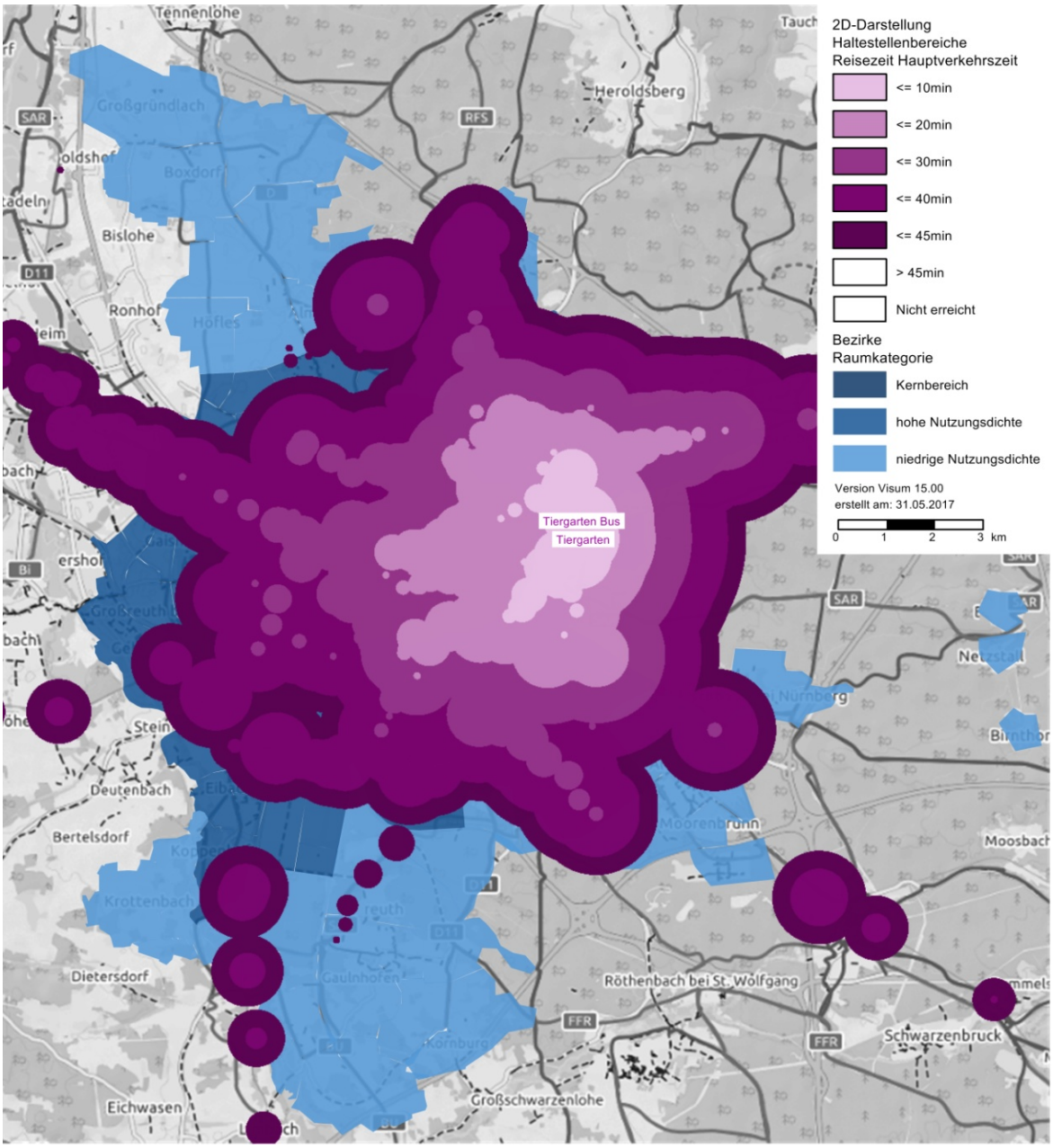


Abbildung 24. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Tiergarten (NVZ, 1 Umstieg).

Die Arena und das Stadion sind randseitig mit der S-Bahnhaltestelle Frankenstadion und der Buslinie 55 erschlossen. Bei Großveranstaltungen und Spielen des 1.FCN wird das Angebot der S-Bahnen und das reguläre Angebot in Nürnberg bedarfsgerecht verstärkt (vgl. Kapitel 3.2.5).

Auch bei mehrmaligem Umstieg werden die Arena und das Stadion aus dem nördlichen Bereich Nürnbergs nicht in angemessenen Zeiträumen erreicht. Dies ist auf die Notwendigkeit des mehrfachen Umstiegs und die indirekte Erschließung zurückzuführen. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist gut.

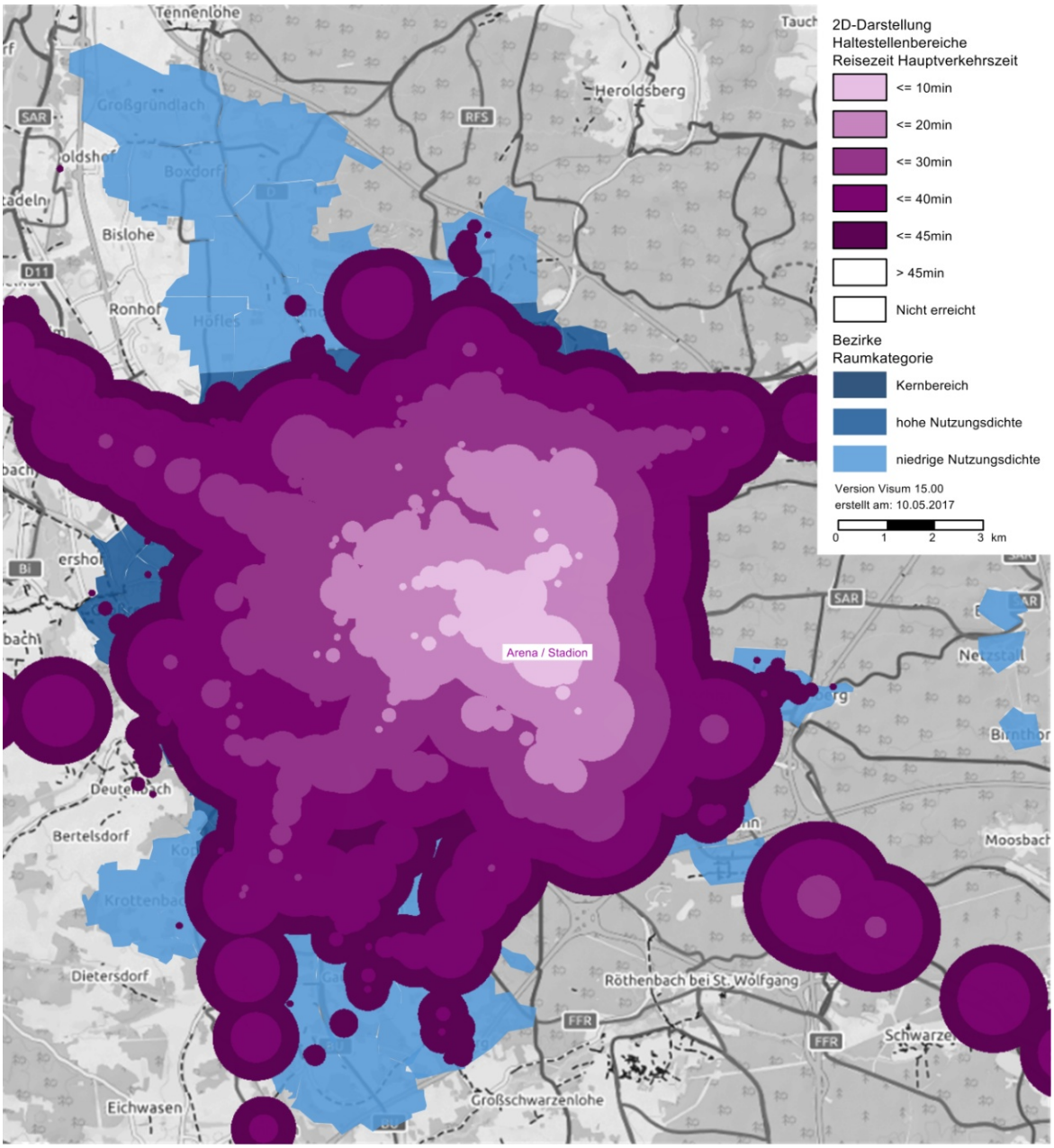


Abbildung 25. Isochronendarstellung der Reisezeit zur Arena und zum Stadion (NVZ, 2 Umstiege).

International bedeutende touristische Zielorte

Bei international bedeutenden Zielen ist davon auszugehen, dass eine deutlich längere Anreisezeit in Kauf genommen wird und die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof vorrangig gegenüber der Erreichbarkeit aus dem Stadtgebiet ist.

Das Dokumentationszentrum ist mit den Straßenbahnlinien 6 und 9, der Ringlinie 65, der Buslinie 45 und randseitig mit der S-Bahnstation Nürnberg-Dutzendteich erschlossen.

Auch bei mehrmaligem Umstieg wird das Doku-Zentrum aus dem nördlichen Bereich Nürnbergs knapp nicht innerhalb des Richtwertes erreicht. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist sehr gut.

Aufgrund der zentralen Lage des Memoriums an der U-Bahnlinie 1 wird der Zielort bei zweimaligem Umstieg im Nürnberger Stadtgebiet innerhalb der Richtwerte erreicht. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist sehr gut.

International bedeutende Zielorte

Der Flughafen Nürnberg ist direkt mit der U-Bahnlinie 2 erschlossen sowie den Buslinien 30 und 33. Aus dem südlichen Bereich Nürnbergs mit geringer Nutzungsdichte (Entfernung >10 km) ist der Flughafen auch bei mehrmaligem Umstieg nicht innerhalb des Richtwerts von 45 min erreichbar. Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist mit 12 Minuten hingegen sehr gut.

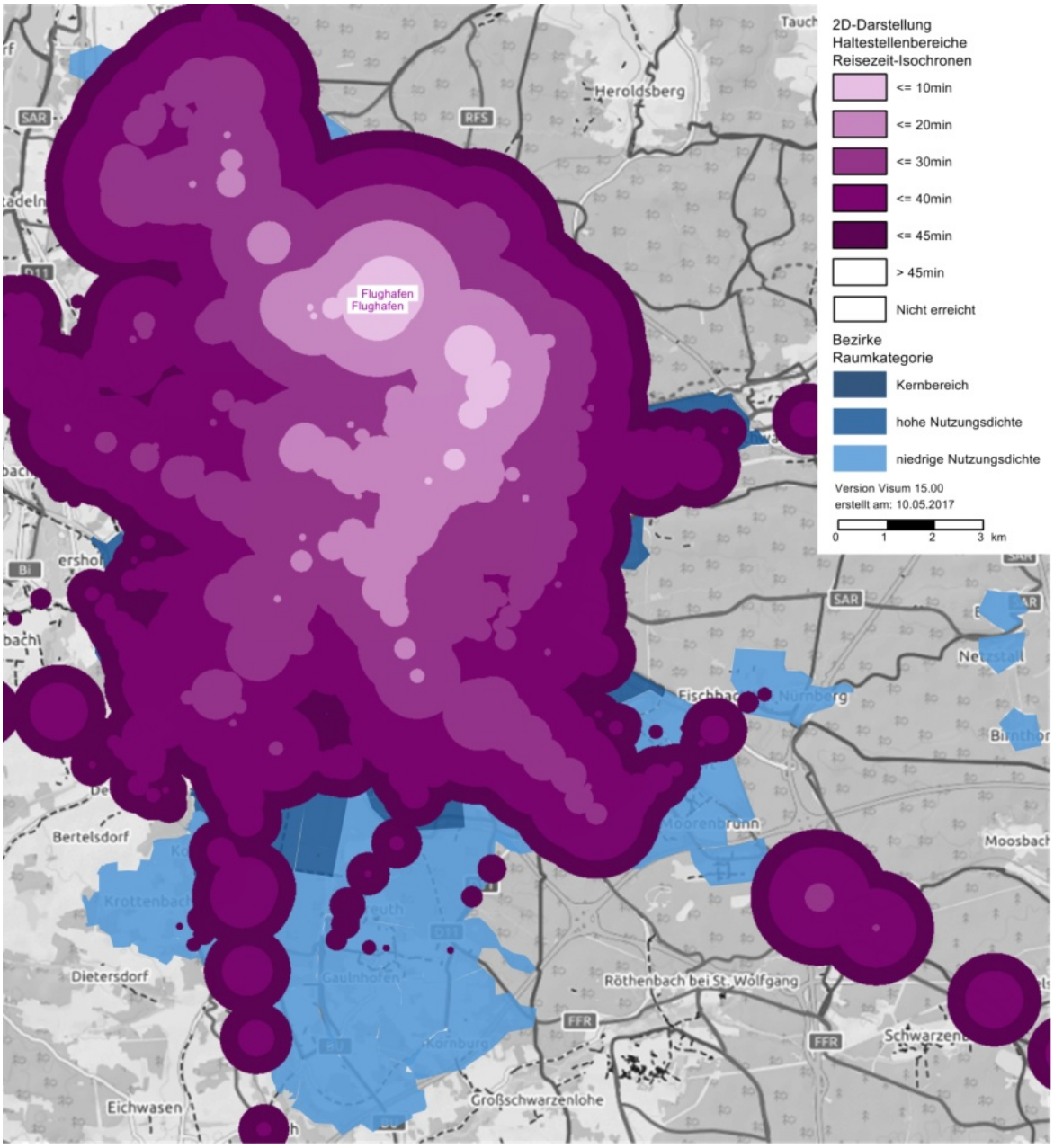


Abbildung 26. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Flughafen (NVZ, 2 Umstiege).

Die Nürnberger Messe wird direkt mit der U-Bahnlinie 1 erschlossen. Aufgrund mehrmaliger Umstiege wird die Messe aus dem nördlichen Bereich Nürnbergs Richtung Erlangen nicht in einer Reisezeit unter 45 Minuten erreicht. Wird eine Verbindung mit Anschluss an den Regionalexpress der Bahn gewählt, wird der Hauptbahnhof Erlangen innerhalb des Richtwertes für Nürnberg erreicht. Bei größeren Messeveranstaltungen wird das reguläre Angebot bedarfsgerecht verstärkt (vgl. Kapitel 3.2.5). Die Erreichbarkeit vom zentralen Knoten Hauptbahnhof aus ist sehr gut.

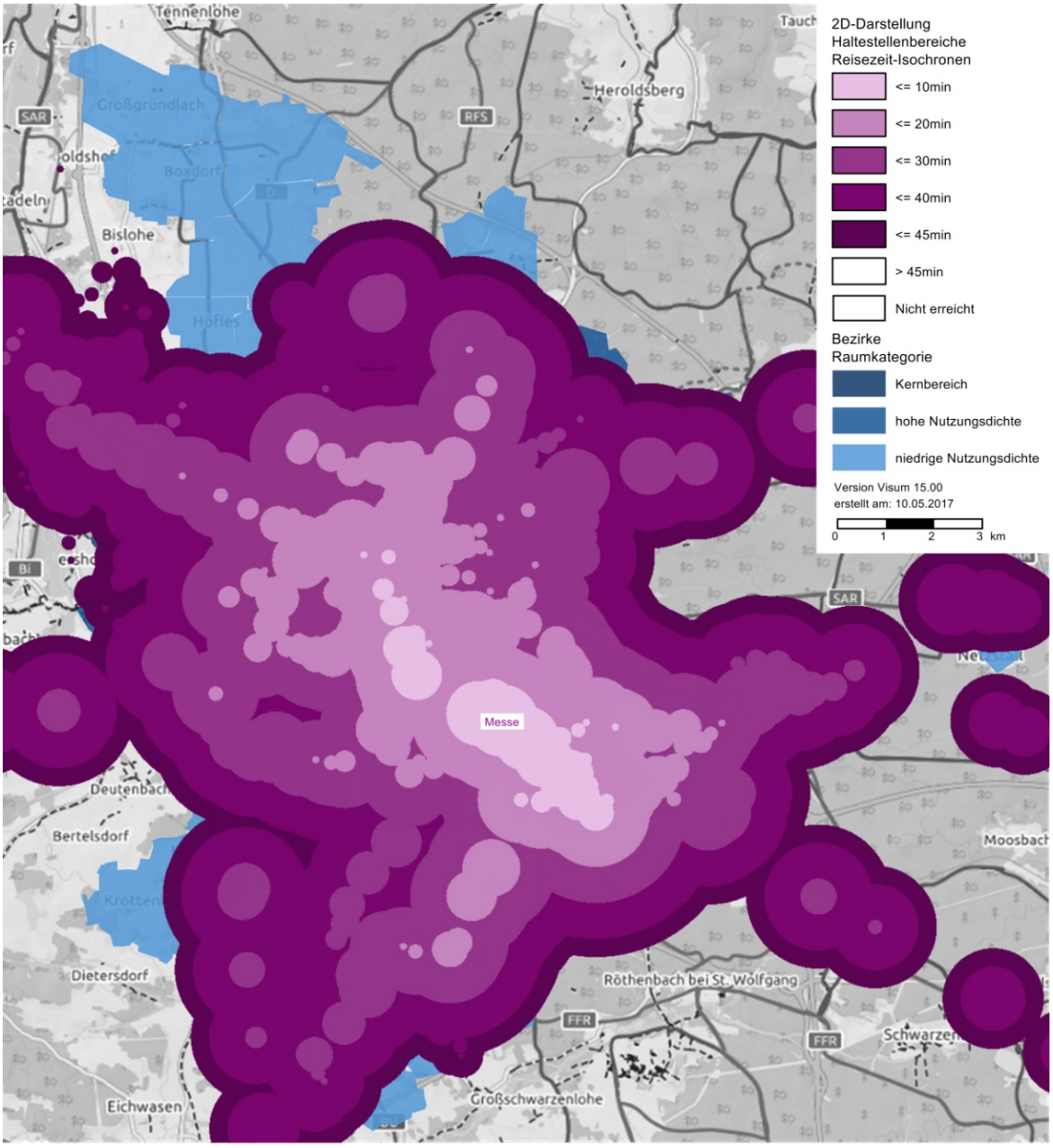


Abbildung 27. Isochronendarstellung der Reisezeit zur Messe (NVZ, 1 Umstieg).

Industrie- / Gewerbeparks

Der Bayernhafen Nürnberg ist mit deutlich über 6.000 Arbeitsplätzen ein bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt und wird randseitig mit der S-Bahnhaltestelle Eibach und der

Buslinie 67 erschlossen Die direkte Erschließung erfolgt durch die Linien 66 und in Einzelfahrten mit den Linien 91 und 60.

Aufgrund der randseitigen Erschließung ist die direkte Erreichbarkeit vergleichsweise ungünstig. Bei mehrfachem Umstieg verbessert sich die Erreichbarkeit insbesondere in den Korridoren der U-Bahnlinien. Von weiten Teilen des Nürnberger Stadtgebietes ist der Hafen Nürnbergs nicht in angemessenen Zeiträumen erreichbar.

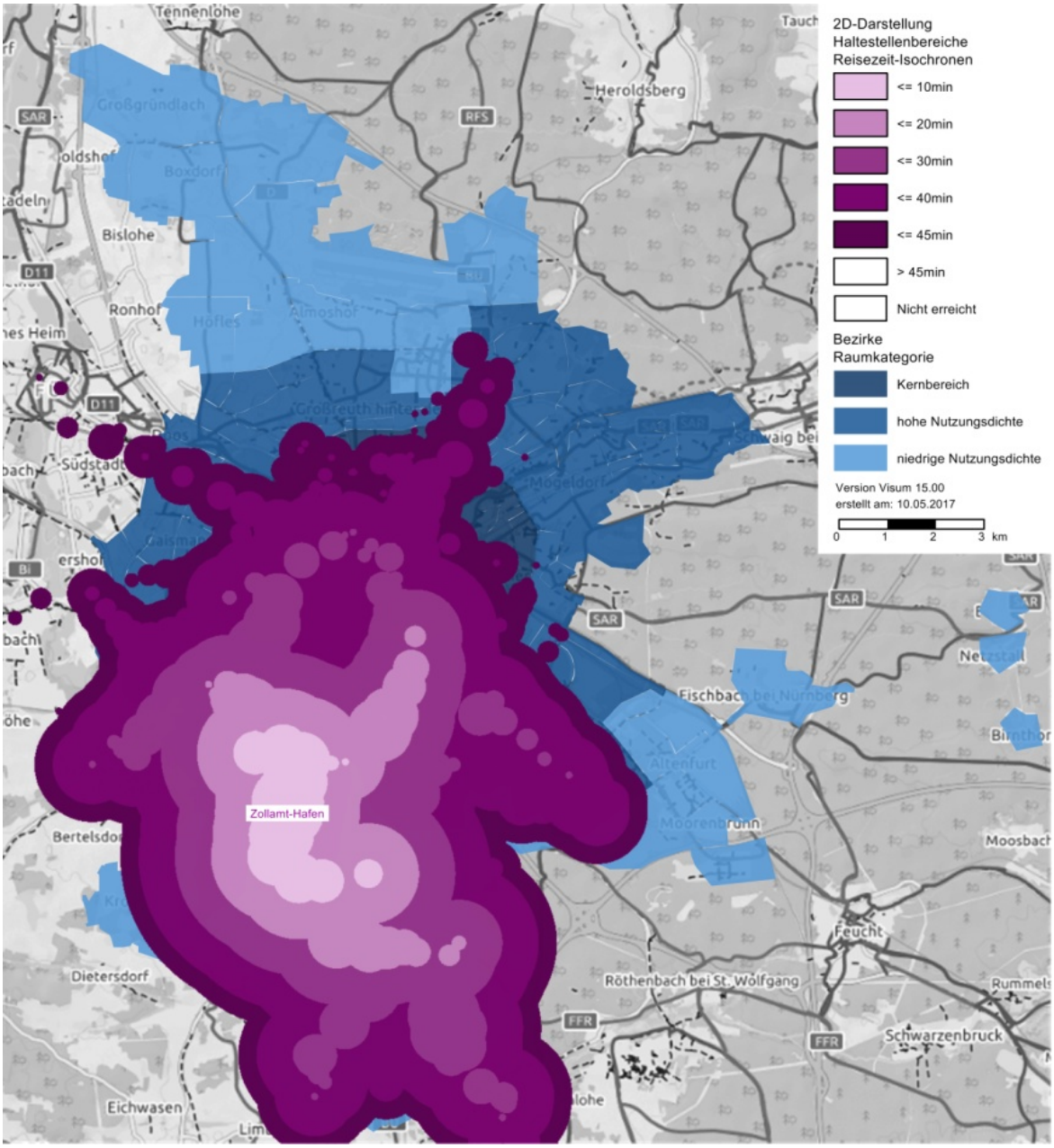


Abbildung 28. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Hafen (NVZ, 2 Umstiege).

Der Tillypark ist randseitig mit der U-Bahnhaltestelle Gustav-Adolf-Straße und der Ringbuslinie 35 erschlossen. Der definierte Zielpunkt Tillypark ist mit den Buslinien 68/69 erschlossen, sodass sich erst bei zweimaligem Umstieg eine gute Erreichbarkeit im Stadtgebiet ergibt.

Der Südwestpark ist randseitig mit der S-Bahnhaltestelle Stein/Südwestpark der S4 nach Ansbach erschlossen und direkt durch die Buslinie 69 mit Anbindung an die U Bahnhaltestelle Gustav-Adolf-Straße. Auch bei zweimaligem Umstieg ist die Erreichbarkeit aus dem Nürnberger Norden mit geringer Nutzungsdichte knapp nicht innerhalb der Richtwerte möglich (Entfernung > 10km).

Der Nordostpark ist randseitig durch die U-Bahnlinie 2 erschlossen und direkt mit den Buslinien 30, 31, 32. Die Isochronendarstellung zeigt, dass aufgrund der geschaffenen Direktverbindungen im Busnetz Nürnberg Nord die Erreichbarkeit mit einem Umstieg im Nürnberger Norden insgesamt gut ist, jedoch die Verbindungsqualität aufgrund relativ hoher Reisezeiten nicht mit dem MIV konkurrenzfähig ist.

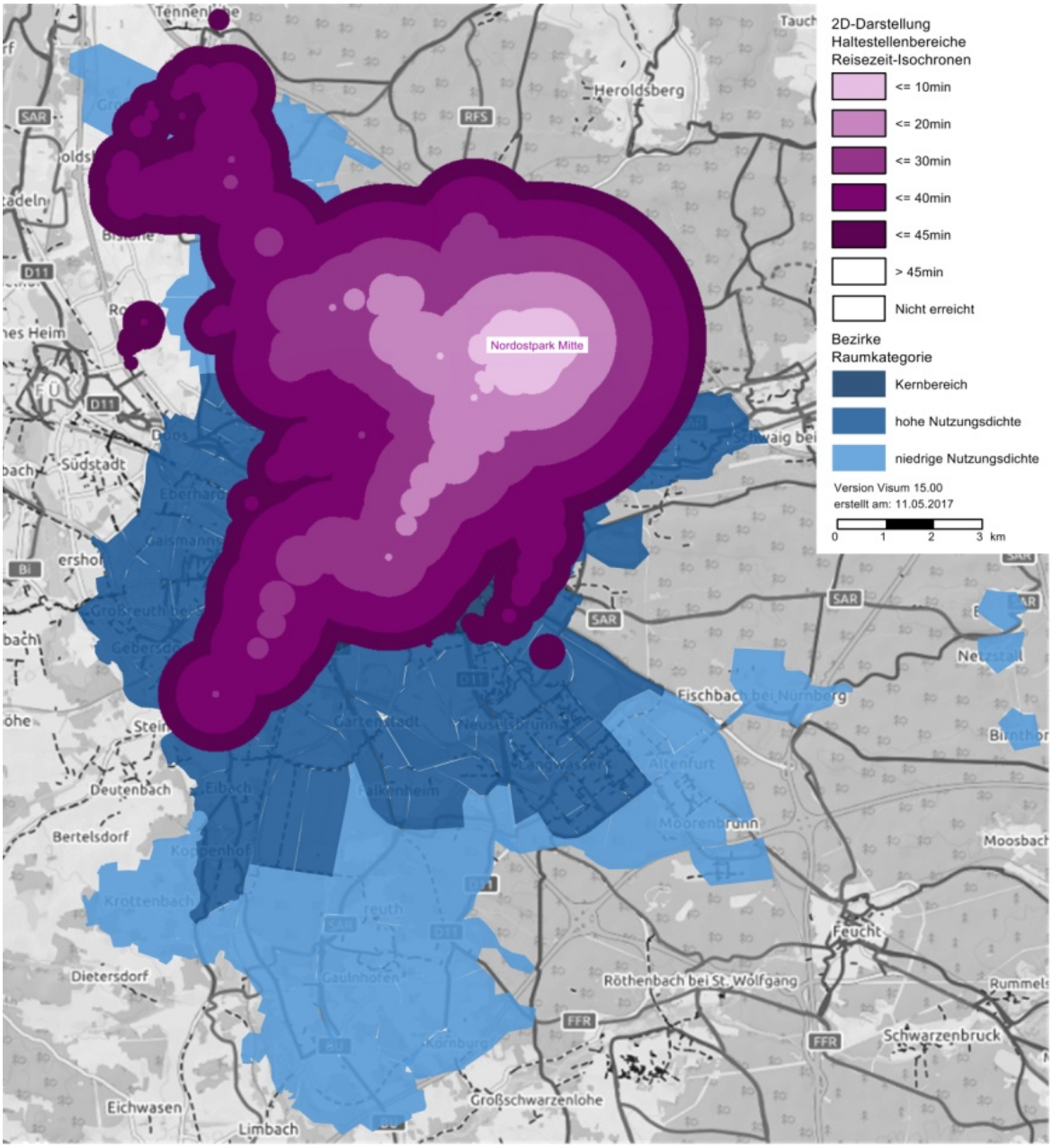


Abbildung 29. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Nordostpark (NVZ, 1 Umstieg).

Mit zweimaligem Umstieg ist vom Nordostpark aus der Korridor der U1 noch gut erreichbar. In keinem der Fälle wird der Nürnberger Süden in angemessenen Zeiträumen erreicht. Eine direkte, umsteigefreie Anbindung des Nürnberger Südens mit niedriger Nutzungsdichte an die zentralen Verkehrsknoten Plärrer oder Hauptbahnhof würde eine Verbesserung der Reisezeiten bringen.

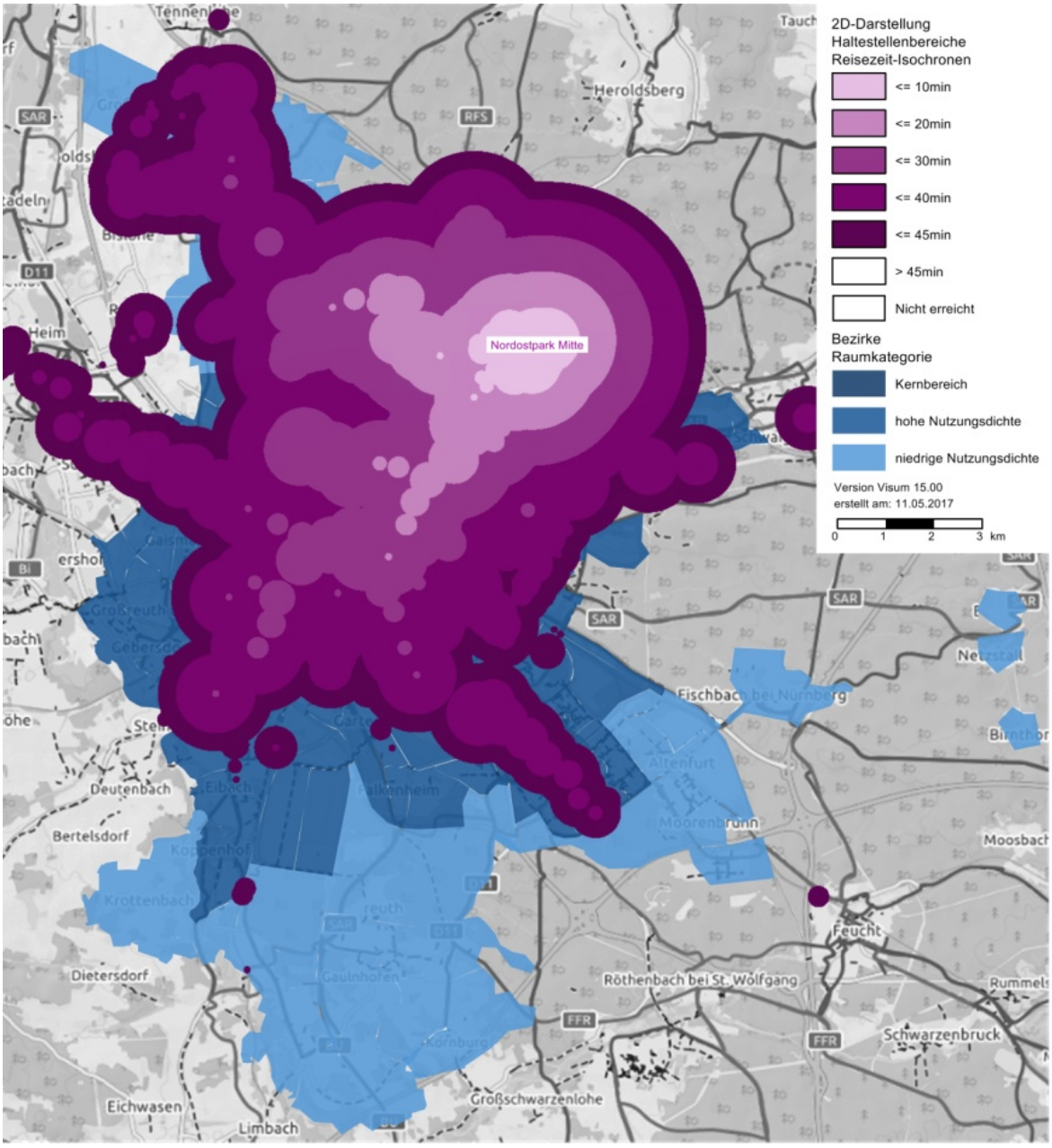


Abbildung 30. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Nordostpark (NVZ, 2 Umstiege).

Die direkte Erschließung des Quelleareals und des Areals Auf AEG in der Fürther Straße mit der U-Bahnlinie 1 führt zu einer insgesamt guten Erreichbarkeit der verdichteten Stadträume. Bei zweimaligem Umstieg ist die Erreichbarkeit im gesamten Stadtgebiet gegeben. Verbesserungspotentiale zeigen sich in den Verbindungen in die Gebiete niedriger Nutzungsdichte.

Fazit

Für die im Kapitel 3.1.3 definierten Zielorte wird die Reisezeit aus dem Kernbereich von max. 30 Minuten und von max. 45 Minuten aus Gebieten niedriger Nutzungsdichte wiederholt nicht erreicht. Im Einzelfall ist abzuwägen, inwieweit eine schnelle Erreichbarkeit aus dem gesamten Stadtgebiet erforderlich ist.

Viele Verbindungen sind nur mit mehrmaligem Umsteigen möglich, was die Reisezeit und damit die Attraktivität negativ beeinflusst. Die Auswertungen zeigen auch, dass insbesondere in den Stadtteilen ohne direkte Schienenverkehrsanbindung die Reisezeiten zu Zielen außerhalb des Zentrums hoch sind.

Insbesondere aus dem Nürnberger Norden und dem Nürnberger Süden werden viele Ziele nur mit vergleichsweise hohem Zeitaufwand im ÖPNV erreicht. Ursächlich sind die schlechten Reisezeiten in den Tangentialverbindungen.

Im Nürnberger Norden zeigt sich beispielsweise im Reisezeitvergleich MIV – ÖV zwischen Nürnberg Großgründlach / Boxdorf und dem Nordostpark, dass - trotz direkter Linienführung und guter Anschlussbeziehung - das Reisezeitverhältnis mit dem Faktor 2 und höher sehr ungünstig für den ÖPNV ist. Ursächlich ist zum einen der gute und in weiten Teilen anbaufreie Ausbaustand des Hauptverkehrsstraßennetzes in Bereichen niedriger Nutzungsdichte. Zum anderen ist der Busverkehr in den bebauten Bereichen nicht konsequent bevorrechtigt, was bei vielen Unterwegshalten zu hohen Reisezeiten führt. Im Nürnberger Norden ist die Stadtbahn nach Erlangen im Rahmen der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach bereits in Planung, die für die Zentrumsanbindung eine Verbesserung bringen wird. In Kombination mit der Schaffung einer Durchmesserlinie (Altstadtquerung) über den Knotenpunkt Hauptbahnhof könnten Umstiege in vielen Relationen entfallen.

Im Nürnberger Süden ergibt sich beispielsweise im Reisezeitvergleich MIV – ÖV zwischen Herpersdorf und Röthenbach ein Reisezeitverhältnis mit dem Faktor 2 und höher. Dies verdeutlicht, dass das Nürnberger Nahverkehrsnetz noch Lücken in den Stadtteilverbindungen aufweist. Auch der zentrumsgerichtete Verkehr ist im Nürnberger Süden trotz guter und sehr direkter Anbindung mit einem Reisezeitverhältnis von > 1,5 als ungünstig für den ÖPNV zu bewerten. Auch hier ist der gute und in weiten Teilen anbaufreie Ausbaustand des Hauptverkehrsstraßennetzes in Bereichen niedriger Nutzungsdichte ursächlich. Zur Optimierung des Busnetzes im Nürnberger Süden wurde in einem langjährigen Prozess das Buskonzept Nürnberger Süden erarbeitet. Die verkehrlich sinnvollste Variante beinhaltete z.B. die Verlängerung der Linie 66 von Röthenbach über Herpersdorf nach Langwasser und würde die Stadtteile und die bedeutenden Umsteigeknoten verbinden. Mit geschätzt über 1,3 Mio. € zusätzlicher jährlicher Kosten gegenüber dem heutigen Angebot war dies jedoch nicht vertretbar, sodass der aktuelle Zustand das ausgewogenste Verhältnis aus verkehrlichem Nutzen und den entstehenden Kosten darstellt.

Für den Nürnberger Süden ist langfristig die Stadtbahn Kornburg zur Umsetzung geplant und eine Trasse im gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg gesichert.

Es zeigt sich deutlich, dass insbesondere Umsteigebeziehungen bzw. die Bereiche ohne direkte Erschließung mit Schienenverkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) keine optimale Verbindungsqualität aufweisen. Um dies zu erreichen, wären flächendeckend sowohl direkte, schnelle und leistungsfähige Zentrumsanbindungen und Durchmesserlinien als auch direkte und schnelle Tangentialverbindungen, die Zielorte und Umsteigeknoten verbinden, erforderlich. Die teilweise vorhandenen Verkehrsverbindungen im Busbereich müssen deutlich beschleunigt werden, um die Richtwerte zu erreichen.

Der Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ hat mit dem Zielnetz 2025+ entsprechende Empfehlungen zu Tangentialen, Radialen und Durchmesserlinien im Schienenverkehr ausgesprochen (vgl. Kapitel 2.1.3).

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Zur Verbesserung der Verbindungsqualität sind direkte, schnelle, leistungsfähige und umsteigefreie Verkehrsangebote erforderlich. • Bestehende Verbindungen sind zu beschleunigen.
Optimierung / Prüfung	• Die direkte Erreichbarkeit benachbarter Stadtteilzentren / Bandstrukturen bzw. Zielorte ist verbesserungsfähig. • Die Möglichkeiten, Fahrzeiten zu verkürzen, sind zu prüfen.

4.2.2.2. Netzanalyse (Umsteigehäufigkeiten)

Mit der Vorgabe der Verbindungsqualität (vgl. Kapitel 3.2.2) von möglichst nur einem Umstieg zur Erreichung des Zentrums wurden für das vorhergehende Kapitel Isochronenauswertungen für Zielorte im Stadtgebiet erstellt. Die Netzanalyse betrachtet nun die Verknüpfung der Umsteigeknoten untereinander und erlaubt eine Aussage über die Qualität des Gesamtnetzes.

Zentrum

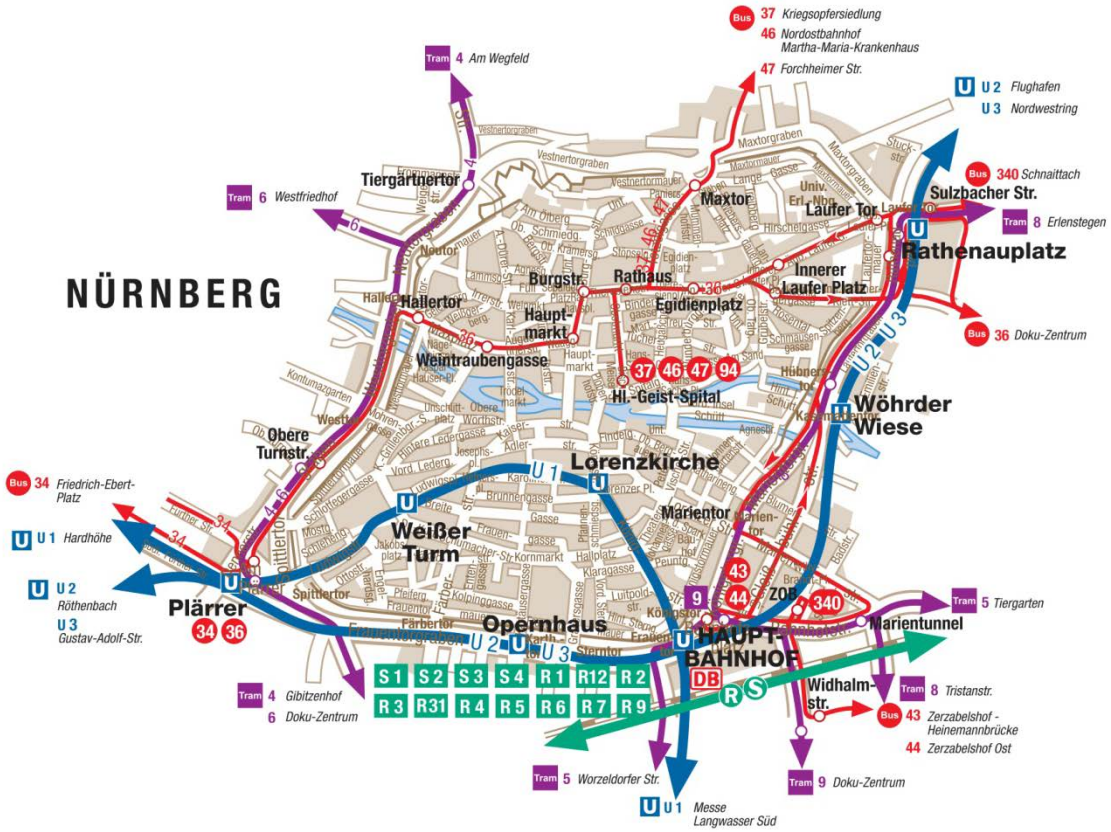


Abbildung 31. ÖPNV-Netz des Zentrums (Quelle: VAG).

Im Kapitel 4.2.1 wurde die Erschließungsqualität betrachtet. Ergebnis war, dass sowohl die Erschließungsqualität in den Bereichen niedriger Nutzungsdichte als auch die Erreichbarkeit des nördlichen engen Zentrums (Sebalder Altstadt) durch die Schaffung von Durchmesserlinien im Straßenbahnnetz verbessert werden können. Nachfolgend soll die Auswertung von erweitertem und engem Zentrum auf die Fragestellung ausgeweitet werden, wie gut die Anbindung des Zentrums an das leistungsfähige ÖPNV-Netz im Hinblick auf die Umsteigehäufigkeiten ist. Als leistungsfähiges Netz wird das Schienennetz herangezogen. Die Linien 43 / 44 bilden aufgrund ihres auch in der NVZ hohen Takts und ihrer Nachfragestrukturen sowie der schnellen Verbindung (Beschleunigung) bis Zerzabelshof einen dem Schienenverkehr ähnlichen Angebotsstandard und werden daher auch berücksichtigt.

Erweitertes Zentrum / zentrale Verknüpfungspunkte

Es werden die Umsteigepunkte der schienengebundenen Verkehrsmittel des definierten erweiterten Zentrums berücksichtigt. Bei mehreren potentiellen Umsteigeketten wurde die Verbindung mit „höherwertigstem“ Verkehrsmittel gewählt (z.B. Umstieg U-Bahn, Bus vs. Umstieg Bus, Bus).

Zur Bewertung wurden die definierten zentralen Verknüpfungspunkte folgendermaßen gewichtet.

- Vorrangige Bedeutung hat der Hauptbahnhof mit Zugang zu allen SPNV-Angeboten in Nürnberg (außer Nebenbahn nach Gräfenberg). (30 Punkte)
- Der Plärrer ist in der Bedeutung dem Hauptbahnhof nahezu gleichrangig, bietet jedoch nicht den Zugang zum SPNV. (20 Punkte)
- Der Rathenauplatz und der Friedrich-Ebert-Platz sind Verknüpfungspunkte von einzelnen U-Bahn-/ Straßenbahn- und Buslinien und den Verkehrsknoten Hauptbahnhof und Plärrer nachrangig. (10 Punkte)

Die nachstehende Tabelle gibt horizontal die Verbindungsqualität der relevanten Linien in Bezug auf die zentralen Zielorte an. Die Gewichtungspunkte der Umsteigeknoten werden mit Faktoren belegt und so in der Qualität unterschieden.

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

Die Summen der erreichten Gewichtungspunkte sind in der rechten Spalte zusammengefasst. Eine direkte Erschließung wird doppelt gewertet, einmal einfach und mehrfach oder mit Fußweg bleibt unberücksichtigt. Die Summen sind in der unteren Spalte zusammengefasst und geben die Qualität der ÖV- Verbindung an.

	Hauptbahnhof		Plärrer		Rathenauplatz		Friedrich-Ebert-Platz		Summe erweit. Zentrum
Gewichtung		30		20		10		10	70
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 8	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	x	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	55
Tram 9	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
Schnitt Straßenbahn (Summe 250)									*50*
Bus 43 / 44	x	30	1 Umstieg (U-Bahn)	10	1 Umstieg (U-Bahn)	5	1 Umstieg (U-Bahn)	5	50
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
Schnitt S-Bahn (Summe 200)									*50*
Direkt (x2)	22		10		6		4		
1 Umstieg (x1)	2		8		10		11		
2 Umstiege (0)	0		0		0		0		
Summe	24		18		16		15		

Abbildung 32. Netzanalyse erweitertes Zentrum

Die Verbindungsqualität mit Bezug auf die zentralen Umsteigeknotenpunkte ist insgesamt gut. Jedes Schienenverkehrsmittel ist entweder am zentralen Knotenpunkt Hauptbahnhof oder am Plärrer angebunden.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner

Enges Zentrum

Da die Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof, Plärrer, Rathenauplatz nicht die vorrangigen Ziele im Zentrum darstellen, wird auch die Verbindungsqualität des engen Zentrums betrachtet. Die Zielorte in der Altstadt wurden aufgrund ihrer hohen Bedeutung zu je 15 Punkten gewichtet. Die Bewertung mit Faktor erfolgt analog zur Auswertung erweitertes Zentrum / zentrale Verknüpfungspunkte.

	Lorenzkirche		Hauptmarkt/ Rathaus		Heilig-Geist-Spital		Summe enges Zentrum
Gewichtung		15		15		15	45
innerstädtisch							
U1	x	15	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	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
U3	1 Umstieg (U-Bahn)	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	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 5	1 Umstieg (U-Bahn)	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	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 8	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	1 Umstieg (Bus)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	15
Tram 9	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
Schnitt Straßenbahn (Summe 67,5)							*13,5*
Bus 43 / 44	1Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
Stadt-Umland							
S1	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstieg (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S2	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstieg (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S3	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstieg (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
S4	1 Umstieg (U-Bahn)	7,5	2 Umstieg (U-Bahn, Bus)	0	2 Umstiege (U-Bahn, Bus)	0	7,5
Schnitt S-Bahn (Summe 22,5)							*7,5*
Direkt (x2)	2		-		-		
1 Umstieg (x1)	12		7		1		
2 Umstiege (x0)	-		0		0		
Summe	14		7		1		

Abbildung 33. Netzanalyse - enges Zentrum.

Die Auswertung zeigt deutlich, dass insbesondere die nördliche Altstadt nicht ihrer Bedeutung angemessen mit dem Verkehrsnetz verbunden ist. Dies verdeutlicht auch der Blick auf die Erschließungsradien der Schienenverkehrsmittel:



Abbildung 34. Einzugsradien U-Bahn und Straßenbahn Altstadt.

Wie bereits bei der Prüfung der Erschließungsqualität (vgl. Kapitel 4.2.1) festgestellt, würde die Schaffung von zentralen Durchmesserlinien im Straßenbahnnetz die Erreichbarkeit des nördlichen engen Zentrums (Sebalder Altstadt) signifikant verbessern und es zusätzlich ermöglichen, Umsteigevorgänge auf vielen Fahrbeziehungen zu reduzieren.

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. Anschlüsse sind gemäß der Angebotsstandards prioritär dort sicherzustellen. Die dezentralen maßgeblichen Verknüpfungspunkte binden die noch nicht mit Schienenverkehrsmitteln erschlossenen Distrikte mit Zubringerlinien an das ÖPNV-Netz an.

In der Analyse des NVP (Analyse) 2003 ist eine qualitative Einschätzung von einzelnen Verknüpfungspunkten vorgenommen worden. Im Bestandsnetz 2016 / 2017 liegt demnach kein Handlungsbedarf vor.

Die in der Planung zu berücksichtigenden maßgeblichen Verknüpfungspunkte wurden mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2017 erweitert (vgl. Kapitel 3.1.3). Eine Kategorisierung und Priorisierung der Umsteigeknotenpunkte für Fragestellungen der Angebotsplanung / Anschlussicherung ist noch zu erarbeiten.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Eine Kategorisierung und Priorisierung der Umsteigeknotenpunkte zur Präzisierung der Qualitätskriterien und Angebotsoptimierungen ist vorzunehmen.

Tangential- und Radialbeziehungen

In einer Stadt der Größe Nürnbergs mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von rund 20 km sind Wege zum Zentrum von mehr als 10 km möglich. Tangentiale Verbindungen beispielsweise zwischen Ortsteilzentren und Umsteigeknotenpunkten, die angebotsseitig nur über zentrumsgerichtete Angebote erreichbar sind, sind oftmals um ein Vielfaches länger und dementsprechend zeitintensiver als mit individuellen Verkehrsmitteln. Daher haben tangentiale und radiale Verbindungen bei den stark zentrumsgerichteten Verkehrsangeboten eine herausragende Bedeutung in der Netzgestaltung.

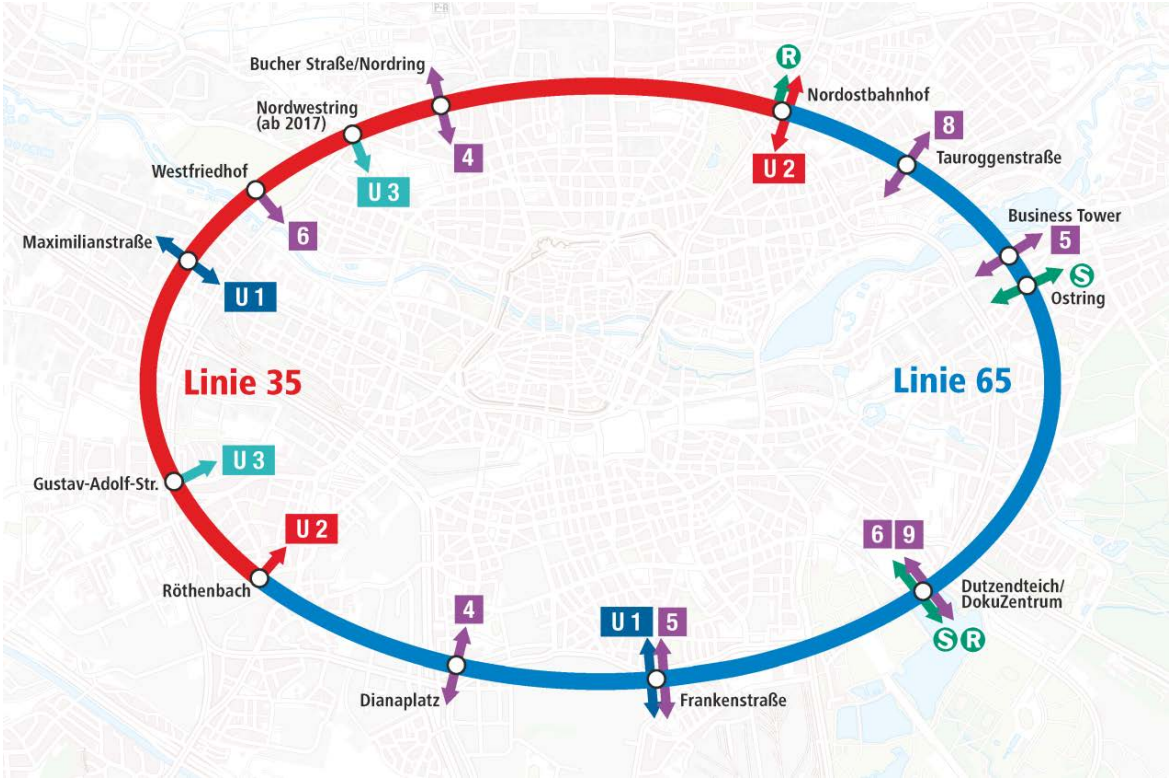


Abbildung 35. Schema Ringbuslinien – Tangentialverbindungen (Quelle: VAG).

Beispielsweise stellt das Ringbusnetz in einem attraktiven Taktangebot Tangentialbeziehungen zwischen den bedeutenden Schienenkorridoren und bedeutenden

Umsteigeknotenpunkten her. Ein schnelles und in dichtem Takt verkehrendes Ringsystem ist für die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes insgesamt von großer Bedeutung.

Mit der Umsetzung des Ringbuskonzepts und des Busnetzes Nürnberg Nord zum Fahrplanwechsel Dezember 2016 wurde der Optimierungsvorschlag aus dem NVP (Maßnahmen) 2005–2010, das Ringbusangebot attraktiver zu machen, umgesetzt. Die direkte Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte und auch einzelne Stadtteilverbindungen haben sich deutlich verbessert und ergänzen bestehende Angebote optimal.

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

4.2.3. Analyse der Bedienungsqualität

4.2.3.1. Bedienungszeiten / Taktfolgen

Um als attraktives Angebot wahrgenommen zu werden, ist ein flächendeckend gut vertaktetes Nahverkehrsangebot erforderlich. Insbesondere in Gebieten niedriger Nutzungsdichte wird mit einem Taktangebot von 40 Minuten in der NVZ jedoch nicht dem gewünschten Richtwert gefolgt. Dies ist zumeist dem genannten Richtwert für ein betriebswirtschaftlich vertretbares Angebot mit Tagesauslastungen von über 10 % im Querschnitt geschuldet und hätte in Bereichen der Linienüberlagerung ein deutliches Überangebot zur Folge.

Der Konflikt zwischen dem Wunsch, im Sinne der Daseinsfürsorge ein attraktives, umweltgerechtes und volkswirtschaftlich sinnvolles Nahverkehrsangebot vorzuhalten und dem Wunsch nach betriebswirtschaftlicher Optimierung des Verkehrsangebotes, kann jedoch vom Verkehrsunternehmen nicht aufgelöst werden. Daher wird das mindestens zu erbringende Angebot von der Aufgabenträgerin im Nahverkehrsplan definiert und im Einzelfall einvernehmlich angepasst. Gegebenenfalls ist eine weitere Differenzierung der Verkehrszeiten und Taktraster zu prüfen, um ein ausgewogenes, ganztägig angebotsorientiertes Angebot in der Fläche zu ermöglichen.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Derzeit keiner, ggf. Taktanpassungen bei Bedarf in Abstimmung zwischen Stadt und Verkehrsunternehmen
Optimierung / Prüfung	• Eine angebotsorientierte und nachfrageoptimierte Anpassung der NVZ-Bedienung ist zu prüfen.

4.2.3.2. Besetzungsgrad / Tagesauslastung

Die Auswertung der durchschnittlichen Tagesauslastungen und der Spitzenstunden durch jährliche Erhebungen sowie durch regelmäßigen Einsatz von Zählbussen im Omnibusverkehr soll gewährleisten, dass die Mindeststandards des Nahverkehrsplans laufend kontrolliert und erfüllt werden können (vgl. Kapitel 3.2.3).

Die im NVP (Analyse) 2003 formulierte Forderung nach Anpassung der Taktzeiten von Betriebsbeginn bis zum Einsetzen der Hauptverkehrszeit (6.30 Uhr) wurde aus betrieblichen Gründen der Fahrzeug- und Personaldisponierung nicht umgesetzt.

Der laut der Analyse (NVP 2003) zu prüfende Systemwechsel im Abschnitt Hauptbahnhof – Zabo wurde im Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg 2025+ untersucht. Unter den damaligen Rahmenbedingungen konnte aufgrund der geringen Reisezeitvorteile einer Bedienung mit der Straßenbahn nach Standardisierter Bewertung kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis in Aussicht gestellt werden.

Wie im Kapitel 3.2.3 ausgeführt, würde die Bereitstellung noch größerer Gefäße bzw. noch dichterer Taktangebote in der HVZ eine deutliche Komfortverbesserung und Attraktivitätssteigerung mit sich bringen. Der Kapazitätsstandard und die Einsatzmöglichkeit anderer Gefäßgrößen sollten daher geprüft werden.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Eine angebotsorientierte und nachfrageoptimierte Anpassung der NVZ-Bedienung ist zu prüfen. • Der Kapazitätsstandard und die Einsatzmöglichkeit anderer Gefäßgrößen soll geprüft werden.

4.2.3.3. Pünktlichkeit

In Nürnberg liegen aus dem rechnergesteuerten Betriebsleitsystem (RBL/ITCS) umfangreiche Daten zur Pünktlichkeit der Oberflächenverkehre vor. Entsprechend dem Qualitätskriterium Pünktlichkeit sind Abweichungen von -1 bis +3 Minuten als unpünktlich zu werten. Es sind damit umfangreiche linienscharfe Daten verfügbar, die im QSS-Prozess (vgl. Kapitel 3.3.8) und bei der Priorisierung von Beschleunigungsmaßnahmen (vgl. Kapitel 3.6) Anwendung finden können. Die Entwicklung der Pünktlichkeit in den Sektoren Bus, Straßenbahn und U-Bahn zeigt, dass die straßenbündigen Verkehre wechselnden Einflüssen unterliegen.

Die Grafiken zeigen deutlich, dass die Buslinien in den letzten Jahren stark beeinträchtigt waren. Dies ist insbesondere auf Beeinträchtigungen des Stadtverkehrs durch Baustellen sowie noch nicht realisierte Beschleunigungsmaßnahmen bzw. zunehmende Beeinträchtigungen durch den MIV zurückzuführen. Zuletzt gab es Beeinträchtigungen in größerem Umfang im Zeitraum des Baus der Straßenbahnverlängerung von Thon nach Am Wegfeld.

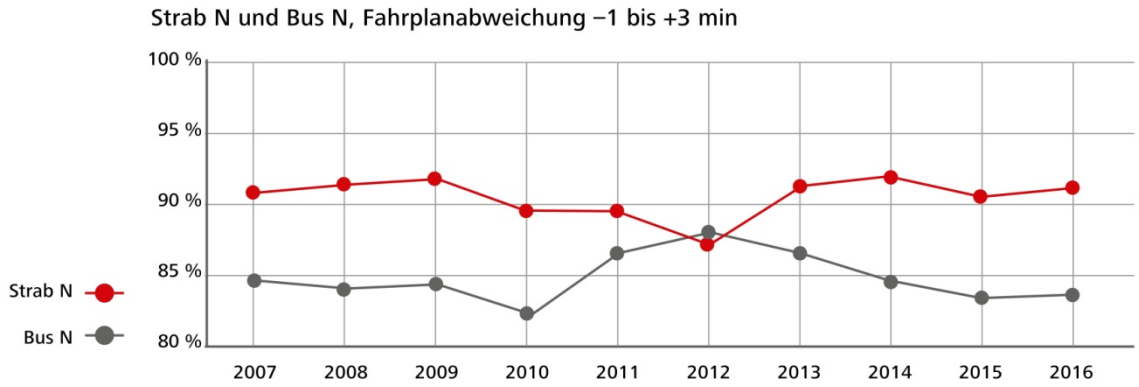


Abbildung 36. Entwicklung der Pünktlichkeit (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016).

Die Straßenbahn wurde durch die Baumaßnahmen ebenfalls beeinflusst, zeigt sich in der Entwicklung aber stabil und verbesserte sich trotz Einschränkungen durch Baumaßnahmen 2016 wieder. Mit einem Pünktlichkeitsniveau von über 90% sind die Straßenbahnverkehre auf einem guten Niveau. Im Vergleich zum Busbetrieb ist deutlich zu erkennen, dass die Pünktlichkeit der straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrsmittel sehr stark von der Bevorrechtigung und dem Vorhandensein eigener Infrastrukturen, bzw. der allgemeinen Verkehrslage in der Stadt abhängt. Ziel sollte es sein, die Pünktlichkeit durch konsequente Beschleunigungsmaßnahmen im Bus- und Straßenbahnbereich zu erhöhen (vgl. Kapitel 6). Unter Berücksichtigung der infrastrukturellen und betrieblichen Möglichkeiten, ist noch ein realistischer Zielwert abzuleiten. Hierzu sind zunächst alle sinnvollen Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs und zur Steigerung der Zuverlässigkeit zu erarbeiten und auf deren Wirksamkeit hin zu bewerten.

Die Pünktlichkeit der automatischen U-Bahn ist aufgrund des unabhängigen Fahrwegs auf sehr hohem Niveau. Die betrieblichen Einschränkungen durch umfangreiche Sanierungsarbeiten auf der U-Bahnlinie 1 führen zu leichten Rückgängen der Pünktlichkeit.

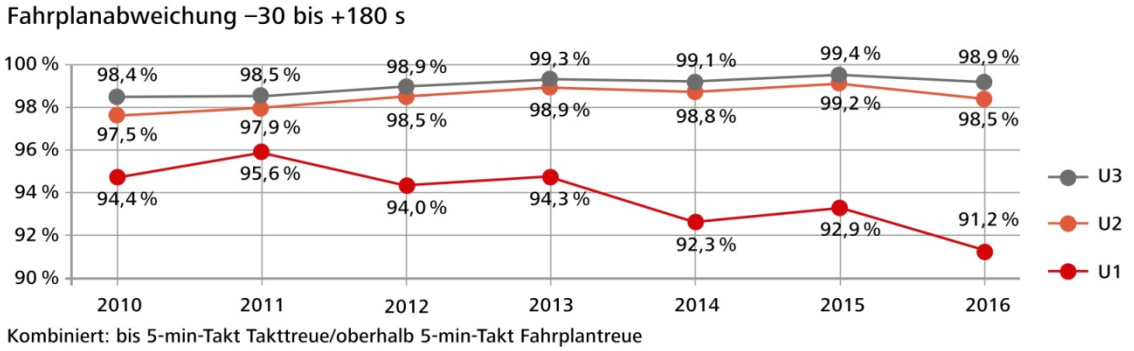


Abbildung 37. Entwicklung der Pünktlichkeit (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016).

Die Pünktlichkeit der S-Bahn Nürnberg wird im Auftrag der BEG als Instrument des Controllings für die Ermittlung von Pönalen jährlich ausgewertet. Auch diese Auswertungen zeigen deutliche Einbrüche in Zeiten größerer Baumaßnahmen im Netz. Da die Auswertung im Auftrag der BEG bisher erst ab 6 Minuten (künftig ab 3 Minuten) von einer Verspätung spricht, sind derzeit keine direkt vergleichbaren Werte verfügbar. Unter dem Kriterium von +6 Min liegt die Pünktlichkeit der S-Bahn Nürnberg in der Regel bei rund 95 %

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• Zeitnahe Realisierung der im Verkehrsausschuss beschlossenen Maßnahmen zur Verstetigung der Fahrzeiten (vgl. Kapitel 6.2).
Optimierung / Prüfung	• Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit des Bus- und Straßenbahnverkehrs sind zu erarbeiten und zu priorisieren. • Die mittelfristigen Zielsetzungen sind weiter zu präzisieren.

4.2.3.4. Zuverlässigkeit / Störungsmanagement / Baustellen

Fahrtenausfälle bzw. die Zuverlässigkeit des Fahrtenangebotes haben auf die Zufriedenheit des Nahverkehrskunden einen sehr hohen Einfluss. Fahrtenausfälle werden im Betriebsmeldeerfassungssystem verzeichnet. Bezogen auf die Zahl der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge sind die Systeme Bus, Straßenbahn und U-Bahn in Nürnberg auf ungefähr gleichem Niveau von rund zweieinhalb bis vier Störungen pro Jahr in 2016.

Ergebnisse	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Die Zielsetzungen sind weiter zu präzisieren.

4.2.4. 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. Die nachfolgende Abbildung zeigt dabei, dass nahezu alle Standorte der weiterführenden Schulen, Förderschulen und Berufsfachschulen innerhalb des Kerngebietes sehr gut mit leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln erschlossen sind und direkte Zentrumsanbindung besitzen.

Für alle im Einzugsbereich von Schienenverkehrsmitteln liegende Standorte ist eine sehr gute Anbindung an das Zentrum und eine allgemein gute Erreichbarkeit festzustellen. Die Erschließungswirkung im Kernbereich wird seit der Eröffnung der U3 bis Nordwestring vollständig mit leistungsfähigen Schienenverkehrsmitteln abgedeckt. Der in folgender Übersichtskarte noch nicht enthaltene Standort der Johann-Pachelbel-Realschule und Fachoberschule II wird mit der bereits in Bau befindlichen Verlängerung der U3 ab 2019 abgedeckt (vgl. Kapitel 4.3.3.4)

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 150 Schülerinnen und Schülern über eine ausreichend dimensionierte Busanbindung an den ÖPNV angebunden.

Die Verbindungsqualität der Hochschulstandorte wurde im NVP (Analyse) 2003 untersucht. Demnach liegen alle Hochschulstandorte in Nürnberg innerhalb des Kernbereichs und werden daher als ausreichend erschlossen eingestuft.

Fazit

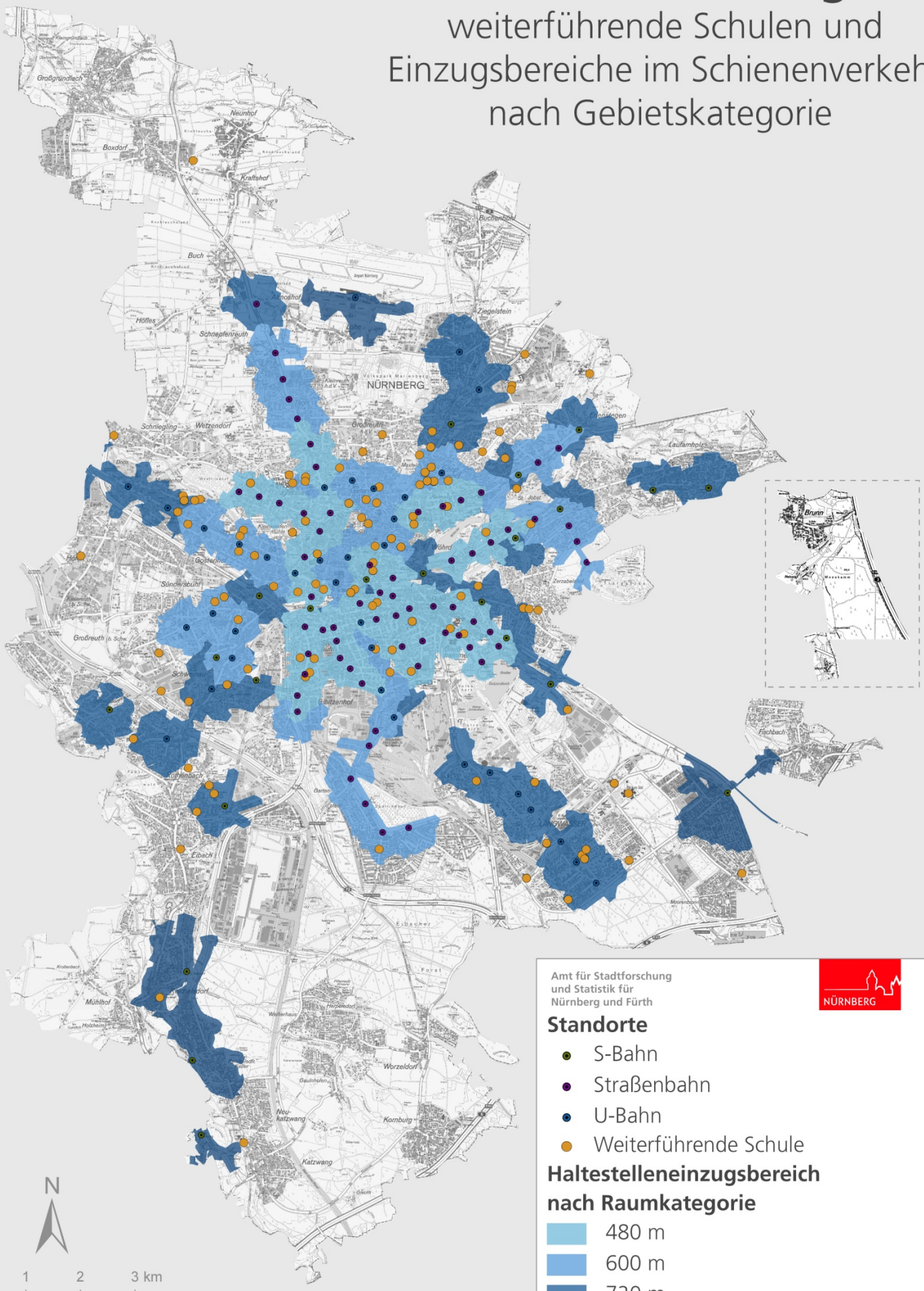
Insbesondere zum Schuljahres-/ Semesterbeginn können vereinzelt kurzfristig Nachverdichtungen oder Fahrzeuge größerer Kapazität erforderlich werden, die vom Verkehrsunternehmen bei der Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung zu berücksichtigen sind.

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	
Handlungsbedarf	• keiner
Optimierung / Prüfung	• Der Kapazitätsstandard und die Einsatzmöglichkeit anderer Gefäßgrößen sollte geprüft werden.

Stadt Nürnberg

weiterführende Schulen und Einzugsbereiche im Schienenverkehr nach Gebietskategorie



Amt für Stadtforschung
und Statistik für
Nürnberg und Fürth

NÜRNBERG

Standorte

- S-Bahn
- Straßenbahn
- U-Bahn
- Weiterführende Schule

Haltestelleneinzugsbereich nach Raumkategorie

- 480 m
- 600 m
- 720 m
- 1200 m

N

0 1 2 3 km

Raumbezugssystem 2017 (Amt für Stadtforschung und Statistik)
Hintergrundkarte: Amt für Geoinformation und Bodenordnung

4.2.5. Ergebnisse der Analysefortschreibung / Handlungsbedarf

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in Nürnberg ist prinzipiell auf hohem Niveau. Das verkehrspolitische Ziel, den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr zu erhöhen, wird bisher nicht erreicht. Dies zeigen die jährlichen Befragungen von Socialdata sowie Fahrgasterhebungen des VGN. Zur Zielerreichung sind deutlich höhere Investitionen in Infrastruktur und Angebot sowie flankierende Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sowie im motorisierten Individualverkehr erforderlich.

In jährlichen Befragungen der Nürnberger Bürgerinnen und Bürger zeigt sich eine deutliche Mehrheit, die sich Verbesserungen und mehr finanzielle Mittel für den ÖPNV wünscht. Auch bei Konflikten in der Verkehrsplanung zwischen MIV und ÖPNV sprechen sich rund 85 % der Nürnberger für Lösungen aus, die den ÖPNV bevorzugen und würden auch Einschränkungen im Kfz-Verkehr tolerieren (vgl. Kapitel 4.2.3.3).

Um das ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten, wären angebotsseitig flächendeckend sowohl direkte (schnelle) und leistungsfähige Zentrumsanbindungen und Durchmesserlinien als auch direkte, schnelle und leistungsfähige Tangentialverbindungen, die Zielorte und Umsteigeknoten verbinden, erforderlich. Dies liegt jedoch derzeit außerhalb der finanziellen Möglichkeiten der Stadt Nürnberg, sodass Kompromisse bei der Angebotsplanung erforderlich sind.

Seit Aufstellung des Nahverkehrsplans (Maßnahmen)2005–2010 wurden Anpassungen im Straßenbahnnetz vorgenommen und auch der U-Bahnbau konsequent weiter vorangetrieben. Ferner wurde von der Stadt Nürnberg das Busnetz Nürnberger Süden umfassend untersucht und in langjähriger Abstimmung das Busnetz Nürnberger Norden mit einem integrierten Ringbuskonzept geplant und umgesetzt. Weitere Verbesserungspotentiale liegen hier insbesondere bei den Fahrzeiten vor. Eine konsequente Bevorrechtigung der Oberflächenverkehre des öffentlichen Nahverkehrs ist erforderlich, um gegenüber dem MIV eine attraktive und zuverlässige Alternative darstellen zu können.

Zur Verbesserung des Busverkehrs im Nürnberger Westen sollen Optimierungen in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Fürth erfolgen. Ein erster Schritt ist die Umsetzung des Maßnahmenpakets Busnetz West 1 zum Dezember 2017 (vgl. Kapitel 4.3.3.2). Weitere Verbesserungen Richtung Fürth und Landkreis Fürth werden im Rahmen des Maßnahmenpakets Busnetz West 2, das im Kontext der U3-Verlängerung nach Gebersdorf steht, erarbeitet werden (vgl. Kapitel 4.3.3.4).

Die Optimierung des aktuellen Verkehrsangebotes in Nürnberg ist damit weit vorangeschritten. Aufgabenfelder der Angebotsoptimierung stellen sich nach wie vor in den möglichen Synergieeffekten grenzüberschreitender Verkehre, der Beschleunigung und Verstetigung der Bestandsoberflächenverkehre und den mittel- und langfristigen Ausbauplanungen der Schienenverkehrsmittel allgemein.

4.3. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots

4.3.1. 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 wurde in einem aufwändigen Beteiligungsprozess 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 2.1). 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 Folgeprojekt des Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ sind:

- Konzept Altstadt (Baustufe A1) mit GSO-Campus (Baustufe A2):
  Planungen zurückgestellt
- Stadtbahnkonzept Nürnberg Süd (Baustufen S1+S2):
  Machbarkeitsstudie und Standardisierte Bewertung Teilprojekt (S1) Stadtbahn Kornburg wird voraussichtlich 2018 abgeschlossen
- Konzept Brunecker Straße (Baustufe B):
  Standardisierte Bewertung wird voraussichtlich 2018 abgeschlossen

Zusammengenommen ergibt sich als langfristiges Ziel aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan das ÖPNV-Netz 2025+ (vgl. Kapitel 2.1.3).

Für die regionalen und stadtgrenzüberschreitenden schienengebundenen Verkehre (S-Bahnen, Entwicklung Schienenkorridore, Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach, Verlängerung der U-Bahnlinien 2 und 3 in den Landkreis Fürth) liegen ebenfalls dezidierte Untersuchungen nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren vor.

Alle gesichert geltenden Maßnahmen, die sich nach aktueller Beschlusslage der Stadt Nürnberg im Bau oder in Bauvorbereitung befinden, sind im aktuellen Generalverkehrsplan Nürnberg – Schienennetz 2017 zusammengefasst und stellen den Bezugspunkt des NVP 2017 dar (vgl. Kapitel 2.1). 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 Zielnetz ÖPNV 2022 des NVP 2017 berücksichtigt nachstehende Entwicklungen.

4.3.2. Stadtentwicklung

Die dynamischen Entwicklungen in Nürnberg und der Metropolregion und die daraus resultierenden, jeweils aktuellen Gegebenheiten der Stadtentwicklung werden bei der Formulierung des Zielnetzes einbezogen. Dies umfasst vor allem Maßnahmen im Bereich der Wohnstandort- und der Gewerbestandortentwicklung und der Schulraumentwicklung, die im Betrachtungszeitraum 2017–2022 zu erwarten sind. Grundlage hierfür sind verschiedene Fachplanungen und die integrierten Stadt(teil)entwicklungskonzepte.

Wohnstandortentwicklung

Im Jahr 2017 leben in Nürnberg rund 530.000 Menschen[58]. Damit wurden die bisherigen Bevölkerungsprognosen, die noch 2011 von einem Zuwachs bis zum Jahr 2030 auf rund 513.000 Einwohner ausgingen, deutlich übertroffen. Dennoch ist mit einer Stagnation der Zahlen zu rechnen, da dieser Anstieg maßgeblich auf den Zuzug von Flüchtlingen zurückzuführen ist. Da nicht abschätzbar ist, wie viele nach erfolgtem Anerkennungsverfahren in Nürnberg verbleiben, werden Flüchtlinge bei der Prognose nicht einbezogen. Derzeit wird von einer Zunahme der Bevölkerung auf rund 535.390 bis zum Jahr 2022 ausgegangen.

Mit einer steigenden Bevölkerungszahl geht auch ein Anstieg des Wohnraumbedarfs einher. Die Stadt Nürnberg geht derzeit von einem Neubaubedarf bis zum Jahr 2030 von rund 33.800 Wohnungen aus. Die für die nächsten Jahre zur Umsetzung vorgesehenen Entwicklungsgebiete mit größerem Umfang an Wohneinheiten finden in der Rahmenkonzeption für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Berücksichtigung.

- Großreuth bei Schweinau (Bevölkerungszunahme bis 2030 um 1.500 EW)
- Tiefes Feld (Bevölkerungszunahme bis 2030 um 2.400 EW)
- Brunecker-Areal (Bevölkerungszunahme bis 2030 um 1.800 EW)
- Wetzendorf-Berufsförderungswerk (Bevölkerungszunahme bis 2030 um 2.700 EW)
- Kornburg-Worzeldorf (Bevölkerungszunahme bis 2030 um 1.000 EW)
- Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße (Neubau von rund 480 Wohneinheiten)

Gewerbestandortentwicklung

Die Entwicklung der Beschäftigten mit Arbeitsplatz in Nürnberg ist trotz fortschreitendem Strukturwandel bzw. bedeutender Veränderungen in den letzten Jahren beispielsweise durch die Auflösung von Quelle positiv. Dies ist vor allem auf die wachsenden Bereiche Finanzen, Versicherungen und Unternehmensdienstleistungen in Nürnberg zurückzuführen. Die Zahl der Erwerbstätigen in Nürnberg ist seit 2005 von rund 342.000 auf rund 372.000 im Jahr 2015 gestiegen. Auch künftig ist eine dem positiven Bundestrend folgende Entwicklung in den Ballungsräumen zu erwarten, sodass bis 2030 mit im Mittel 408.000 Erwerbstätigen in Nürnberg gerechnet wird.

[58] Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Einwohnermelderegister 2017

2015 wurde das Gewerbeflächengutachten Nürnberg 2025 fertiggestellt. Laut dieser Prognose sollen rund 100 ha für Gewerbe baureif gemacht werden. Unter Federführung des Wirtschaftsreferats erarbeitet die Verwaltung derzeit ein Gewerbeflächenentwicklungskonzept. In der Rahmenkonzeption finden die folgenden Gewerbeentwicklungsgebiete Berücksichtigung.

- Boxdorf (Zunahme bis 2030 um 4.800 Beschäftigte)
- Mooshof (Zunahme bis 2030 um 9.300 Beschäftigte)
- Rangierbahnhof-Brunecker Straße (Zunahme bis 2030 um 6.100 Beschäftigte)
- Thon-Nord (Zunahme bis 2030 um 5.000 Beschäftigte)
- Tafelhof-West (Zunahme bis 2030 um 4.000 Beschäftigte)
- Höfen-West (Zunahme bis 2030 um 1.600 Beschäftigte)
- Schafhof Mitte (Zunahme bis 2030 um 1.600 Beschäftigte)
- Beuthener Straße (Zunahme bis 2030 um 1.400 Beschäftigte)

Schulraumentwicklung

Eine steigende Bevölkerungszahl wirkt sich auch auf die Schülerzahlen aus. Die Einwohnervorausberechnung wurde im Jahr 2015 fortgeschrieben mit einem deutlich veränderten Ergebnis gegenüber den Vorjahren. So wird nun von einem stärkeren Anstieg der Einwohner- und damit auch der Schülerzahlen ausgegangen. Entsprechend besteht Handlungsdruck, die Schulplätze in Nürnberg auszubauen.

In den nächsten Jahren sind hinsichtlich der Schulraumentwicklung die folgenden Projekte in der Rahmenkonzeption zu berücksichtigen:

- Neubau der Staatlichen Fachoberschule II (FOS) und der Johann-Pachelbel-Realschule am Standort Herbststraße (Rothenburger Str. 401) mit Betriebsaufnahme im September 2017.
- Umzug der Fachakademie für Sozialpädagogik und der Berufsfachschule für Kinderpflege in den Hansapark (Am Fernmeldeturm 15-17) im Herbst 2017
- Neubau der Bertolt-Brecht-Schule an der Karl-Schönleben-Straße mit voraussichtlicher Eröffnung in 2021
- Neubau der Mittelschule Süd in der Werderau (Maiacher Str. 18)
- Grundschule im Brunecker-Areal mit Mehrzweckturnhalle – Mitbenutzung durch Externe
- Ausbau der Kapazitäten des Martin-Behaim-Gymnasiums (Schultheißallee 1) und des Neuen Gymnasiums Nürnberg (Weddigenstraße 21)

Für ein zusätzliches Gymnasium wird eine Ansiedlung im Entwicklungsgebiet Tiefes Feld favorisiert. Perspektivisch wird ein weiterer Standort für ein zusätzliches Gymnasium im Stadtgebiet Nürnberg zu suchen sein.

Die Berufsschule 5 sucht mittelfristig einen neuen Standort und die Berufsschule 7 muss aus baulichen Gründen ihren Standort perspektivisch aufgeben, weshalb auch hier bereits ein neuer Standort gesucht wird.

ÖPNV-Entwicklungen

Als mittelfristig absehbare wesentliche Änderung im Nürnberger Nahverkehr ist lediglich der Ausbau der Straßenbahn in das Brunecker-Areal sowie die absehbare Umsetzung des Ausbaus der U-Bahnlinie U 3 bis Gebersdorf relevant.

Langfristig anzustrebende Ziele, die bei der Angebotsplanung perspektivisch zu berücksichtigen sind, sind der Bau der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach in Verlängerung der heutigen Straßenbahnlinie 4, die Stadtbahn Kornburg und die Altstadtquerung. Eine Machbarkeitsstudie soll beim Projekt Stadtbahn Kornburg den Grundstein für weiterführende Planungen legen. Der Analyseteil des NVP (Analyse) 2003 und der NVEP Nürnberg 2025+ legen offen, dass eine Querung der nördlichen Altstadt mit der Straßenbahn einen überdurchschnittlich hohen betriebswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzen erbringen würde (vgl. Kapitel 2.1). Entsprechend sollte das Projekt weiter konkretisiert werden.

Bei den S- und R-Bahnen sind keine grundlegenden Veränderungen des Angebotes mit Auswirkungen auf Nürnberg zu erwarten. Eine Entscheidung zum S-Bahnverschwenk Fürth ist Anfang 2018 zu erwarten.

Verbesserungen des Nürnberger ÖPNV-Netzes sind vorrangig durch Reduzierung der Gesamtreisezeiten auf allen Relationen, die nicht direkt mit der U-Bahn oder Straßenbahn abgedeckt sind, zu erzielen. Entscheidende Faktoren sind die konsequente Bevorrechtigung der Oberflächenverkehre Straßenbahn und Bus und die weitere Reduzierung von Umsteigevorgängen und Standzeiten auf dem Linienweg und die Optimierung von planmäßigen Anschlüssen.

MIV-Entwicklungen

In den nächsten Jahren werden die Brücken zwischen A73 Süd und KrN4 (Frankenschnellweg) zu erneuern. Während der Bauzeiten ist mit erheblichen Behinderungen zu rechnen. Temporäre Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV sind zu erwarten. Mittelfristig (nach 2022) werden mit dem kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschnellweges, dem sechsstreifigen Ausbau der A73 Süd und dem fortschreitenden sechsstreifigen Ausbau der A6 die Reisezeiten im MIV signifikant verbessert, wodurch sowohl im Binnen- als auch im Regionalverkehr ÖPNV-Fahrten dauerhaft auf den MIV verlagern werden.

4.3.3. Wirkung und Bewertung von Maßnahmen – Verbesserungspotential

Unter Berücksichtigung der absehbaren Stadtentwicklung, der Entwicklung des ÖPNV-Netzes und des Optimierungsbedarfes entsprechend der Analyse (vgl. Kapitel 4.2.5) wurden fünf neue Maßnahmenpakete im Bussektor erarbeitet, die für den Betrachtungszeitraum 2017–2022 maßgebend sind. Weitere Maßnahmen zur Optimierung des Angebotes sind auf Basis der Prüfaufträge der Analyse zu entwickeln. Auch die noch nicht umgesetzten und weiterhin zielführenden Maßnahmenpakete aus dem NVP (Maßnahmen) 2005–2010 sind mit einbezogen. Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung sind für die Maßnahmenpakete die verkehrlichen und finanziellen Wirkungen abzuschätzen.

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 (vgl. Kapitel 2.1).

Die im Rahmen des vorliegenden NVP 2017 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 kann eine fundierte Nachfrageabschätzung der betrieblichen Optimierungen im Busnetz nur grob abgeschätzt werden. Die Darstellung des verkehrlichen Nutzens erfolgt qualitativ und auf Basis von Erfahrungswerten. Für die Zwecke der Planung wurde einnahmenseitig ein mittlerer Erlössatz (netto) pro Personenfahrt errechnet[59]. Die neuen Maßnahmenpakete stellen Optimierungen des Busnetzes im verdichteten Bereich mit ausreichender ÖPNV-Erschließung und vergleichsweise geringen Anpassungen im Gesamtangebot dar. Eine Abschätzung der Veränderung der Nachfrage im Busnetz ist aufgrund des stark vernetzten Angebots in der integrierten Stadtlage kaum bezifferbar.

Entsprechend wird für die genannten Maßnahmenpakete die verkehrliche Wirkung unter qualitativen Gesichtspunkten, wie die Reduzierung von Umsteigehäufigkeiten, Reisezeitverbesserungen oder die Ausrichtung des Angebots auf veränderte Bedarfe, betrachtet.

[59] gemittelter Wert für 2016, pro Personenfahrt innerhalb Nürnbergs bezogen auf alle Relationen ohne Zuschuss und Erstattung

Für die Maßnahmen mit umfangreicheren Angebotsverbesserungen und fortgeschrittener Angebotsplanung, so „Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring)“ und „Anbindung Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule“ soll zumindest ein Orientierungswert angegeben werden. Hierzu erfolgt anhand der vorhandenen Nachfragestrukturen[60], betriebliche Kenngrößen, Mobilitätskennziffern[61] und Erfahrungswerte aus bisherigen Angebotsanpassungen eine Abschätzung der zusätzlichen Personenfahrten und somit der zu erwartenden Einnahmen. Die Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Nutzungsänderungen erfolgt mit Kenngrößen des anerkannten Verfahrens nach Bosserhoff[62].

Die verkehrliche Wirkung des Maßnahmenpakets „ÖPNV-Erschließung Brunecker-Areal“ wird im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung Brunecker-Areal von einem externen Gutachterbüro erarbeitet werden. Das Maßnahmenpaket „Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf)“ ist mit der Nachbarstadt Fürth sowie dem Landkreis Fürth abzustimmen. Die Weiterentwicklung wird angesichts der Zeitachse im Rahmen von Fortschreibungen des lokalen Nahverkehrsplans der Stadt Nürnberg sowie im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Fürth durchgeführt. Eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkung kann in diesem Kontext erfolgen.

Betriebswirtschaftliche Wirkung

Die betriebswirtschaftliche Abschätzung erfolgt in Anlehnung an die Einheitskostensätze der Standardisierten Bewertung 2016 und anhand von Erfahrungswerten bzw. ortsspezifischen Kenndaten. Soweit konkrete Angebotsplanungen möglich waren, wurden die Linienkenndaten mittels Verkehrsmodellierung[63] ermittelt. Die betriebswirtschaftlichen Berechnungen sollen einen groben Orientierungswert liefern, der die Maßnahmen vergleichbar macht.

Bei konkreter Fahrplan- und Umlaufgestaltung einschließlich Standzeiten, Linienwechsel, Personal- und Fahrzeugeinsatz können abweichende Ergebnisse zu Tage treten. Sämtliche Overhead-, Vertriebs- und Verwaltungskosten etc. werden darin nicht berücksichtigt. Insbesondere sind bei nur geringfügigen Leistungsveränderungen lediglich Grenzkosten anzusetzen.

Die Einheitskosten- und Erlössätze, die zur betriebswirtschaftlichen Abschätzung herangezogen werden, sind mit der VGN GmbH abgestimmt.

[60] Verkehrserhebung des VGN 2012
[61] Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg, 2016.
[62] Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff)
[63] vgl. Kapitel 4.1

4.3.3.1. Nicht realisierte Maßnahmen aus NVP (Maßnahmen) 2005–2010

Busanbindung S-Bahnhof Steinach

Mit Eröffnung des S-Bahnhofs Steinach (Schmalau) wird das Gewerbegebiet Schmalau und das Knoblauchsland an die Schienenachse Nürnberg – Fürth – Erlangen – Forchheim angebunden. Das Buszubringersystem ist entsprechend anzupassen.

Die Eröffnung des neuen S-Bahnhaltepunkts ist von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum S-Bahnverschwenk Schmalau abhängig. Mit einem Ergebnis ist Anfang 2018 zu rechnen.

Unabhängig von der Entscheidung des Gerichts kann die Busanbindung des S-Bahnhofes Steinach aufgrund dessen Lage nur in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern erfolgen. Wie bereits im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 dargestellt, sollen im Falle eines Entscheids für die Planungen des S-Bahnverschwenks die vorhandenen grenzüberschreitenden Buslinien 178, 179 und 290 an den neuen S-Bahnhof angebunden werden.

Die Stadt Fürth wird mit Stadtratsbeschluss vom 26.07.2017 bereits zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 damit beginnen, die Führung und die Infrastruktur der Buslinie 178 in der Schmalau anzupassen. In einem ersten Schritt (Betriebsstufe 1) soll der Endhaltepunkt Wetzlarer Straße bis Am Mühlweg südlich des Möbel Höffner-Areals verlegt werden. In einem weiteren Schritt (Betriebsstufe 2) soll dann die Endhaltestelle „Steinach“ eingerichtet werden. Hierfür müssen jedoch noch die baulichen und betrieblichen Voraussetzungen geplant und geschaffen werden.

Maßnahmenwirkung	
Ziel	• Schaffung einer attraktiven Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) • Optimierung des stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots im Nürnberger Norden
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch verbesserte Erreichbarkeit der Zentren Fürth und Nürnberg aus den nordwestlichen Gebieten niedriger Nutzungsdichte (Großreuth / Schmalau / Boxdorf) • Verbesserung der Erschließungsqualität durch S-Bahnhaltepunkt abhängig von Entscheidung der Trassenlage
Fahrgastgewinn	• abhängig von der Trassenlage (Gerichtsentscheid)
Kosten	• abhängig von der Trassenlage (Gerichtsentscheid)

Haltepunkt Buchenbühl / Durchbindung Gräfenbergbahn

Die Regionalbahn R21 Nürnberg Nordostbahnhof – Gräfenberg schneidet Buchenbühl mit rund 2.400 Einwohnern und 500 Arbeitsplätzen. Entsprechend wurde bereits im Nahverkehrsplan (Maßnahmen) 2005–2010 ein neuer Haltepunkt in Buchenbühl gefordert. Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans 2025+ wurde die Forderung in das Projekt „Durchbindung Gräfenbergbahn“ integriert.

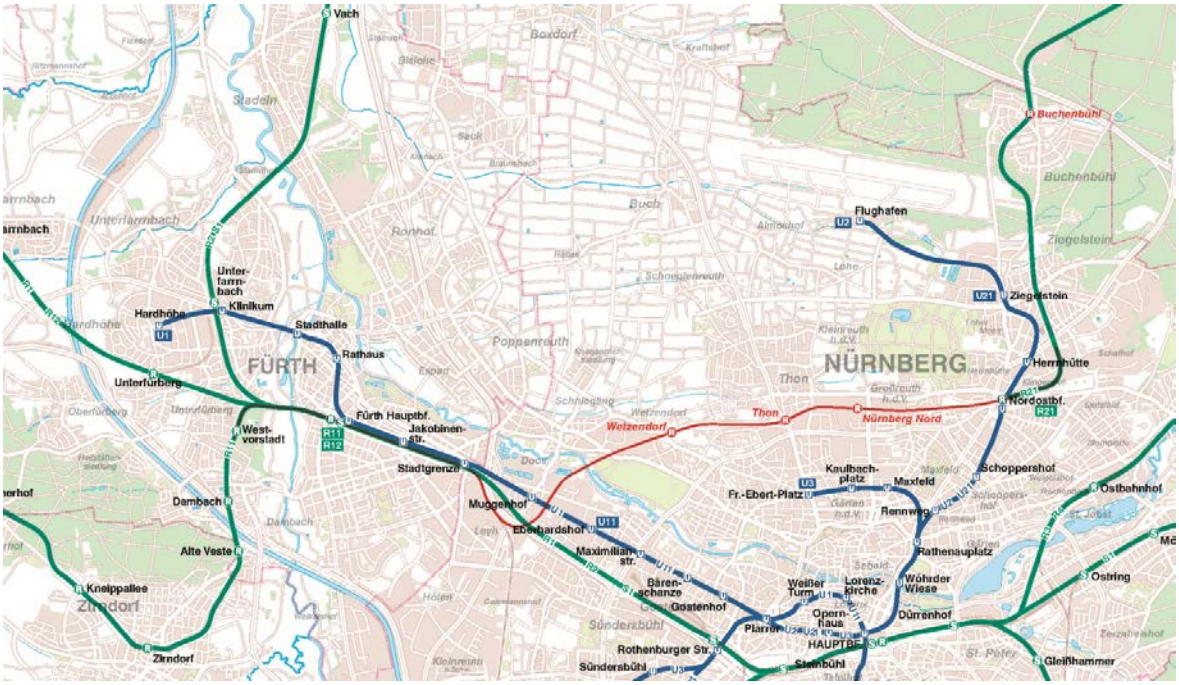


Abbildung 38. Verlauf der ehemaligen Ringbahn und geplante Lage der Haltestellen (Quelle: VGN GmbH).

Die Bewertung der Wirkung des Projekts „Durchbindung Gräfenbergbahn“ ergab zwar einen hohen verkehrlichen Nutzen, dennoch ist das Projekt derzeit nicht förderfähig. Die Stadt Nürnberg setzt sich beim Freistaat Bayern (Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH – BEG) weiterhin für eine Durchbindungslösung im Rahmen der Entwicklung des Korridors West ein. BEG und Stadt Nürnberg setzen sich dafür ein, dass die Flächen der geplanten Haltepunkte nicht veräußert und freigestellt werden.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Schaffung einer schnellen und leistungsfähigen Tangentiallinie Nürnberg Nordost - Wetzendorf – Fürth • Sicherstellung einer angemessenen Erschließung der Entwicklungsgebiete im Nürnberger Norden
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität / Ortsverbindung durch Schaffung einer direkten Verbindung des Nürnberger Nordwestens und Nordostens mit dem Landkreis (Heroldsberg, Gräfenberg) und dem Stadtzentrum Fürth • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Zusatzangebot im SPNV • Verbesserung der Erschließungsqualität durch neue S-Bahnhalte-punkte möglich
Fahrgastgewinn	• Nachfragesteigerung aufgrund der neuen Direktverbindungen um rund 10–20%auf der Gräfenbergbahn
Kosten[64]	• Investitionskosten von 33 bis 38 Mio. € (netto, Preisstand 2006) • Betriebskosten von 2,2 bis 3,4 Mio. € /a (netto, Preisstand 2006) zzgl. Kapitaldienst

[64] ohne Planungskosten

Stadtbahn Kornburg

Bereits in den 90er Jahren wurde der Bau des Straßenbahnnetzschlusses Gibitzenhof – Finkenbrunn über die Minervastraße und der Bau einer Stadtbahn nach Kornburg vom Stadtrat beschlossen, im späteren Verlauf jedoch gegenüber dem U-Bahnbau zurückgestellt.

Da die beiden Strecken betrieblich stark miteinander verknüpft sind, wurden im Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ aufbauend auf der Maßnahmenempfehlung zur Straßenbahn Minervastraße des NVP (Maßnahmen) 2005–2010 Linienkonzepte und Erschließungsvarianten für eine Tram nach Kornburg inkl. Minervastraße geprüft (vgl. Kapitel 2.1.3).

Dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 05.03.2015[65] folgend, wurden für die Stadtbahnachse nach Kornburg vertiefende Planungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie mit Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der neuen Standardisierten Bewertung 2016 aufgenommen. Ziel ist es, eine baulich und volkswirtschaftlich umsetzbare und verkehrlich sinnvolle Erschließungsvariante für den Nürnberger Süden und den Siedlungsbereich Gartenstadt / Falkenheim zu finden. Im Jahr 2018 werden Ergebnisse der Variantenbetrachtung erwartet.

Maßnahmenwirkung	
Ziel	• Schaffung neuer leistungsfähiger Direktverbindungen im schienengebundenen Nahverkehr • Verbesserung der ÖPNV-Erschließung der Entwicklungsgebiete Herpersdorf / Worzeldorf / Kornburg
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Erreichbarkeit des Zentrums aus den südlichen Gebieten niedriger Nutzungsdichte und dem Gebiet Gartenstadt / Falkenheim • Verbesserung der Erschließungsqualität durch Ausbau des Korridors mit qualitativ hochwertiger Straßenbahn • Verbesserung der Bedienungsqualität durch erhöhte Kapazitäten der Straßenbahnen • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit infolge eines eigenen Gleiskörpers
Fahrgastgewinn	• Untersuchungsergebnisse vsl. 2018
Kosten	• Untersuchungsergebnisse vsl. 2018

Busverknüpfung Süd / Schwabach

Trotz der starken Verflechtungen der südlichen Nürnberger Stadtteile mit Schwabach gibt es im täglichen Linienverkehr kein ganztägiges Angebot zwischen den Stadtteilen Katzwang, Herpersdorf, Worzeldorf und Schwabach. Auch der S-Bahnhaltepunkt Katzwang ist nicht mit dem allgemeinen ÖPNV erschlossen, da eine Anbindung mit herkömmlichen

[65] Verkehrsausschuss Stadt Nürnberg, 05.03.2015, TOP 2 „Umsetzung des Nahverkehrsentwicklungsplanes Nürnberg“

Linienbussen verkehrstechnisch nicht möglich ist und hohe Infrastrukturinvestitionen erfordern würde.

Im NVP (Maßnahmen) 2005–2010 wurde bereits gefordert, die Buslinie 52 von Nürnberg nach Schwabach durchzubinden. Trotz wiederholter Bemühungen der Verwaltung und der VAG in den zurückliegenden Jahren konnte bisher keine für alle Beteiligten finanziell tragbare Bedienungsvariante für ein ganztägiges Taktangebot gefunden werden. Im NVP der Stadt Schwabach wird ausgeführt, dass aus Sicht der Stadt Schwabach weder der Berufsverkehr noch der Einkaufsverkehr mit Bezug zum Süden der Stadt Nürnberg eine große Rolle für die Schwabacher Bürgerinnen und Bürger spielt.

Entgegen der Zielsetzung der Stadt Nürnberg, die Ortsteilverbindung zu verbessern, hat der Schwabacher Stadtrat 2015 zur Erreichung der Einsparziele im Haushalt unter anderem einstimmig beschlossen, dass der Schülerverkehr sowie der Wochenendverkehr auf der Basis des neuen Grundfahrplans anzupassen und weiter zu optimieren sind[66]. Auf dieser Basis wurden schwach nachgefragte Fahrten gestrichen. Auf der Linie 662 (Katzwang Mitte – Schwabach) wurde das Taktangebot auf einen Stundentakt in der HVZ reduziert und das Samstagsangebot eingestellt. Die Linie 665 (Appelstraße / Katzwang Mitte / Limbach – Schwabach) verkehrt in Einzelfahrten nur noch an Schultagen. Die wichtigsten Umsteigerelationen der Linien 52 und 62 bleiben Montag bis Freitag erhalten.

Die Einführung einer erforderlichen attraktiven Ortsverbindung führt sowohl auf Seiten der Stadt Schwabach als auch der Stadt Nürnberg zu einem erhöhten jährlichen Aufwand, der keine ausreichend hohen Nachfragesteigerungen erwarten lässt, um diese auszugleichen. Eine erneute gemeinsame umfassende Prüfung der Möglichkeiten zusätzlicher stadtgrenzüberschreitender Verbindungen ist für 2018 vorgesehen.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Schaffung einer attraktiven Direktverbindung vom Nürnberger Süden (Katzwang, Gaulnhofen, Herpersdorf und Worzeldorf) nach Schwabach Mitte • Schaffung einer attraktiven Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität / Ortsverbindung durch Schaffung einer direkten Verbindung des Stadtzentrums Schwabach zu den zentralen Schulstandorten • Verbesserung der Erschließungsqualität durch Anbindung des S-Bahnhaltepunktes Katzwang • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Taktangleichung im Busverkehr (abhängig vom Angebotskonzept)
Fahrgastgewinn	• geringfügig
Kosten	• noch nicht bezifferbar, abhängig vom Betriebskonzept • Anbindung Bhf. Katzwang mit Standardbussen erfordert Infrastrukturausbau

[66] Stadtrat-Schwabach, 27.02.2015, TOP 4 „Vorstellung eines Fahrplankonzepts durch die Stadtverkehr Schwabach GmbH“

4.3.3.2. Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring)

Das ergänzende Busnetz zu den Schienenverkehrsmitteln im Nürnberger Westen / Fürther Osten ist historisch gewachsen und daher stark territorialen Abgrenzungen unterlegen. Zur Attraktivierung des Angebotes sind jedoch stadtgrenzüberschreitende, direkte Linienführungen, die Ortsteile und Umsteigeknoten verbinden, zielführend.

Bereits mit dem NVP (Maßnahmen) 2005–2010 wurde die Empfehlung ausgesprochen, eine Verbindung Nürnberg – Fürth nördlich der Pegnitz und eine Tangentialverbindung Thon – Berufsförderungswerk – Kriegsopfersiedlung nach Fürth (Stadtgrenze) zu schaffen.

Im Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ wurde eine Verlängerung der Straßenbahnlinie vom Westfriedhof über die U-Bahnstation Nordwestring nach Poppenreuth und Fürth Rathaus geprüft. Der Gutachter hatte aufgrund der hohen Potentiale empfohlen, dies als langfristige Entwicklungsmöglichkeit in der Stadtentwicklungsplanung zu berücksichtigen und zunächst eine entsprechende attraktive, direkte Buslinienführung zu schaffen.

Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans Nürnberg und der Erstaufstellung des Nahverkehrsplans Fürth sowie aufgrund der Inbetriebnahme der U3 Nordwestring konnte im Rahmen der Abstimmungs- und Beratungsgespräche der betroffenen Aufgabenträger eine verkehrlich und betriebswirtschaftlich sinnvolle Angebotsanpassung des Busnetzes entwickelt werden. Die empfohlene Variante des Maßnahmenpakets „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ wird auf Basis der bestehenden Beschlüsse der Städte Nürnberg und Fürth in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsbetrieben zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzt.

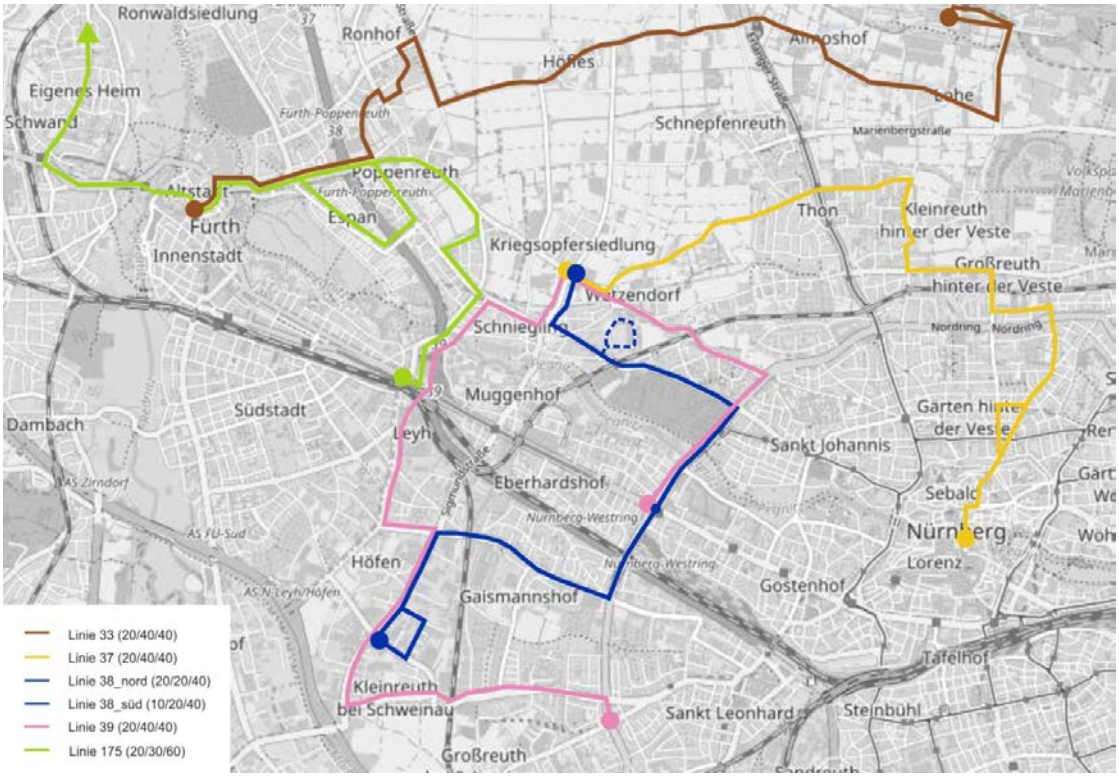


Abbildung 39. Bestandsnetz Busnetz Nürnberger Westen / Fürther Osten.

Ziele der Angebotsplanung

Ein wichtiges Ziel der Angebotsplanung zum Maßnahmenpaket 1 „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ ist, die Erreichbarkeit Fürths vom Nürnberger Nordwesten zu verbessern, indem Umsteigezwänge reduziert werden. In der Angebotsplanung werden entsprechend die Linien 37 und 38 vom heutigen Endhaltepunkt Kriegsopfersiedlung nach Fürth durchgebunden. Darüber hinaus wird die heutige Linie 39 (Nord) neu über Poppenreuth geführt und über Fürth Rathaus nach Fürth Hauptbahnhof durchgebunden. Für diese Linie wird das Nürnberger Taktraster 20/20/40 übernommen. Diese Linie bedient einen Teil des Fürther Stadtgebiets, das von der Fürther Linie 175 nicht mehr bedient wird.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Angebotsplanung stellt die Stärkung des neuen Verknüpfungspunktes der U-Bahnstation U3 Nordwestring und eine angemessene Erschließung des Stadtentwicklungsgebiets Wetzendorf-Thon im Nürnberger Nordwesten dar, für das bis zum Jahr 2030 eine Bevölkerungszunahme um ca. 2.700 Personen prognostiziert wird. In der Angebotsplanung ist für die Linie 39 daher eine Taktverdichtung in der NVZ von einem 40-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt vorgesehen.

Darüber hinaus wird in der Angebotsplanung mit einer Linientrennung an der Stadtgrenze die betriebliche Stabilität der ehemaligen Linie 39 (Süd) verbessert. Die Linientrennung an der Stadtgrenze ist aufgrund der unregelmäßigen hohen Fahrzeitverluste auf dem Linienweg der heutigen Linie 39 erforderlich. Aus den Untersuchungen des NVEP 2025+ ist bekannt, dass auch der stauanfällige Korridor Sigmundstraße / Höfener Straße im Zulauf des Knotenpunktes Stadtgrenze hohe Fahrgastpotentiale aufweist. Von der Einführung der neuen Linie 73 wird sich gegenüber der heutigen durchgehenden Linie 39 eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwartet, da Verspätungen vom nördlichen Linienast nicht mehr an den südlichen Linienast weitergegeben werden. Das Taktschema der neuen Linie 73 wird mit der Einführung einer durchgängigen Bedienung des gesamten Linienweges mit einem 40-Minuten-Takt in der SVZ an den Mindeststandard angepasst.

Zielnetz / Angebot

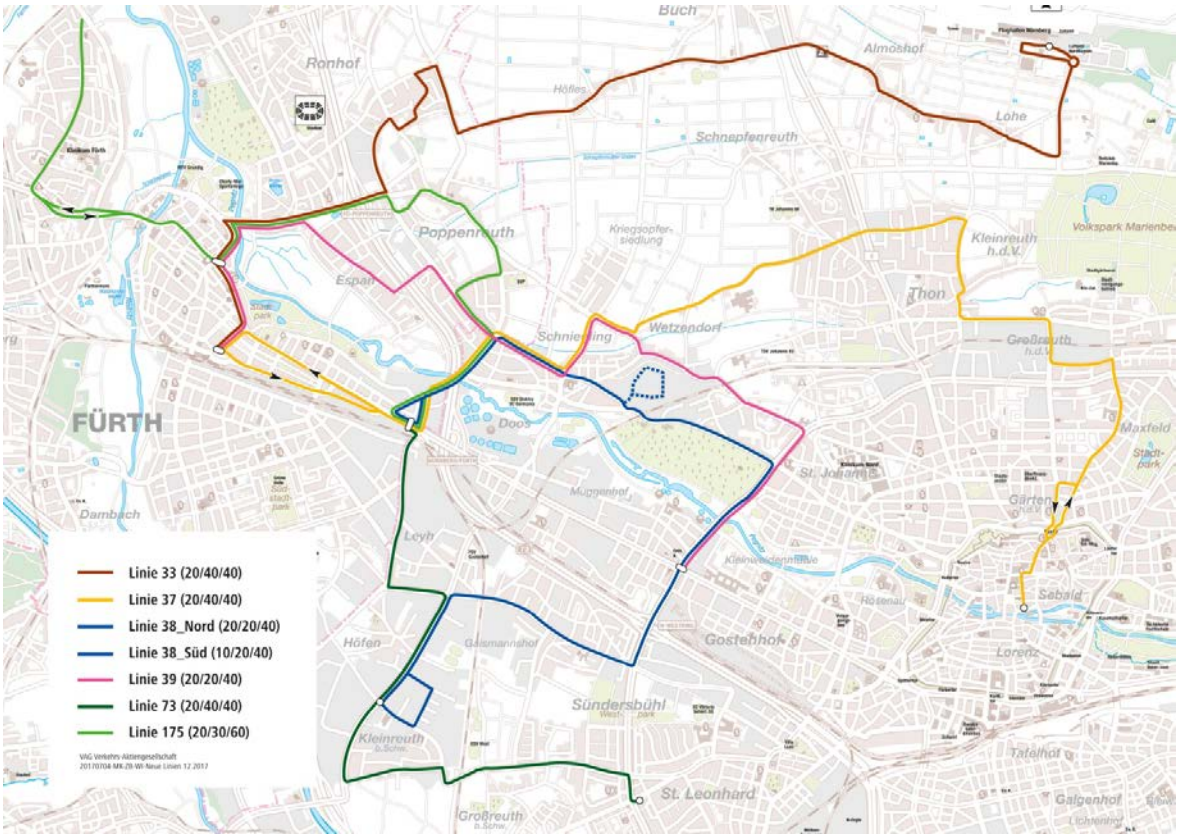


Abbildung 40. Zielnetz Maßnahmenpaket Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring) (Quelle: VAG).

Linie	Weg	Takt
Linie 33	Flughafen – Am Wegfeld – Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof	20 | 40 | 40
Linie 37	Hlg.-Geist-Spital – Kriegsopfersiedlung – Fürth Hauptbahnhof	20 | 40 | 40
Linie 38 (Nord)	Stadtgrenze – Kriegsopfersiedlung – Maximilianstraße	20 | 20 | 40
Linie 38 (Süd)	Maximilianstraße – Virnsberger Straße	10 | 20 | 40
Linie 39	Maximilianstraße – Nordwestring – Fürth Rathaus – Fürth Hauptbahnhof	20 | 20 | 40
Linie 73	Gustav-Adolf-Straße – Virnsberger Straße – Stadtgrenze *betrieblich entkoppelt zu Linie 175*	20 | 40 | 40
Linie 175	Vach Nord – Fürth Rathaus – Stadtgrenze *betrieblich entkoppelt zu Linie 73*	20 | 30 | 60

Eine gegebenenfalls denkbare betriebliche Verknüpfung der Linien 175 und 73 und weitere Optimierungen im grenznahen Linienverkehr sollen im Rahmen der Abstimmungen zum Maßnahmenpaket Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf) in Kooperation mit der Stadt Fürth geprüft werden.

Betriebswirtschaftliche Wirkung des Maßnahmenpakets

Die auf Nürnberger Stadtgebiet höheren jährlichen Betriebsaufwände beschränken sich in Summe auf die moderaten Nachverdichtungen und Taktangleichungen. So sind durch die ganztägige Bedienung des Abschnitts Virnsberger Straße – Stadtgrenze auch in der SVZ, die Taktverdichtung im Zulauf der U3 in der NVZ und die Durchbindung der heutigen Linie 37 von der Kriegsopfersiedlung zur U-Bahnstation Stadtgrenze jährlich ca. 65.000 Nutzwagenkilometer zusätzlich integriert. Für die Stadt Fürth bedeutet diese Taktangleichung eine deutliche Angebotsverbesserung gegenüber dem Bestandsangebot und weist eine zusätzliche Fahrleistung von ca. 260.000 Nutzwagenkilometer auf.

Insgesamt ist daher von einer signifikanten Nachfragesteigerung auszugehen, sodass den Mehraufwänden von rund 150.000 € auf Nürnberger Stadtgebiet voraussichtlich auch deutliche Mehreinnahmen gegenüberstehen.

Verkehrliche Wirkung des Maßnahmenpakets

Aufgrund der integrierten Lage, der starken Vernetzung und Wechselwirkung der Bus-zubringerverkehre und der zu erwartenden Umverteilung der Verkehrsströme durch die U3-Verlängerung zum Nordwestring ist eine fundierte Nachfrageabschätzung nicht möglich. Entsprechend wird eine qualitative Betrachtung der verkehrlichen Wirkung durchgeführt.

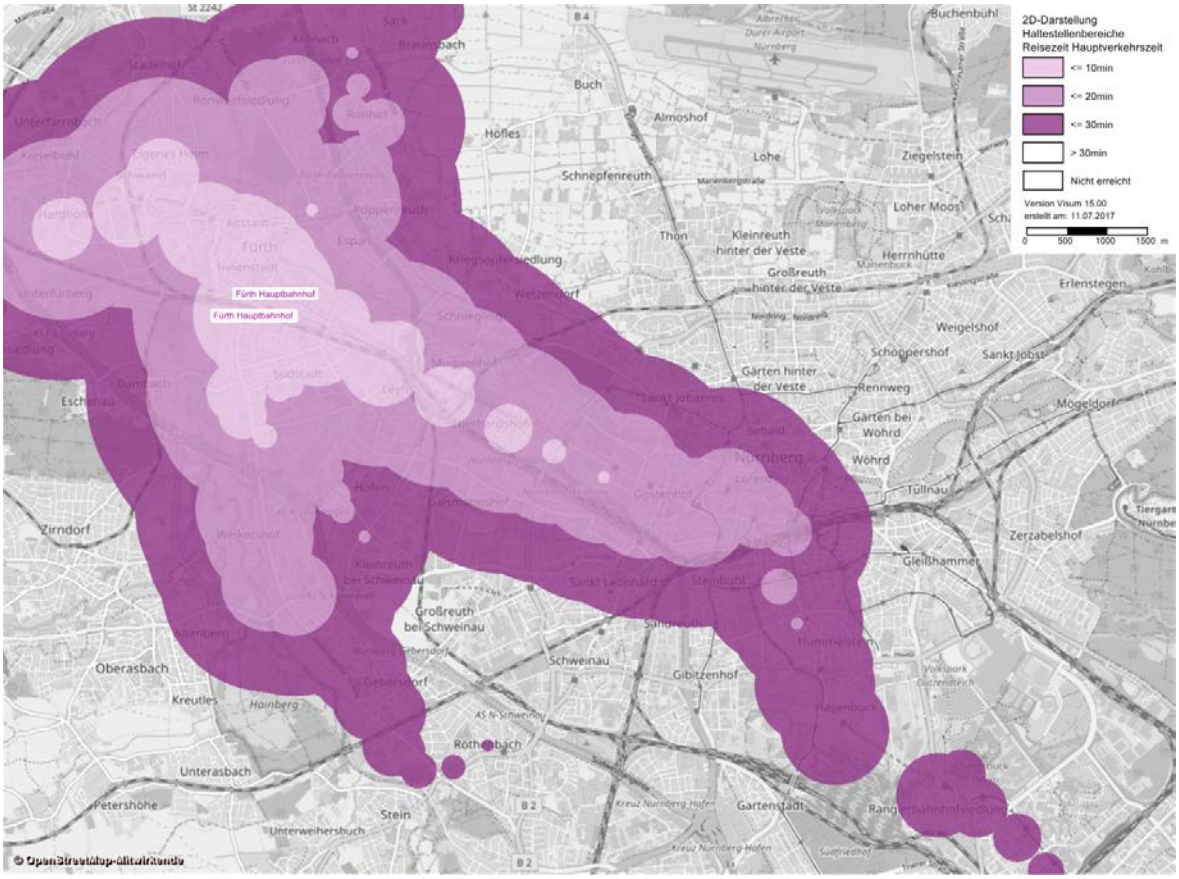


Abbildung 41. Isochronendarstellung der Reisezeit von Fürth Hauptbahnhof im Bestandsnetz (HVZ, 0 Umstiege).

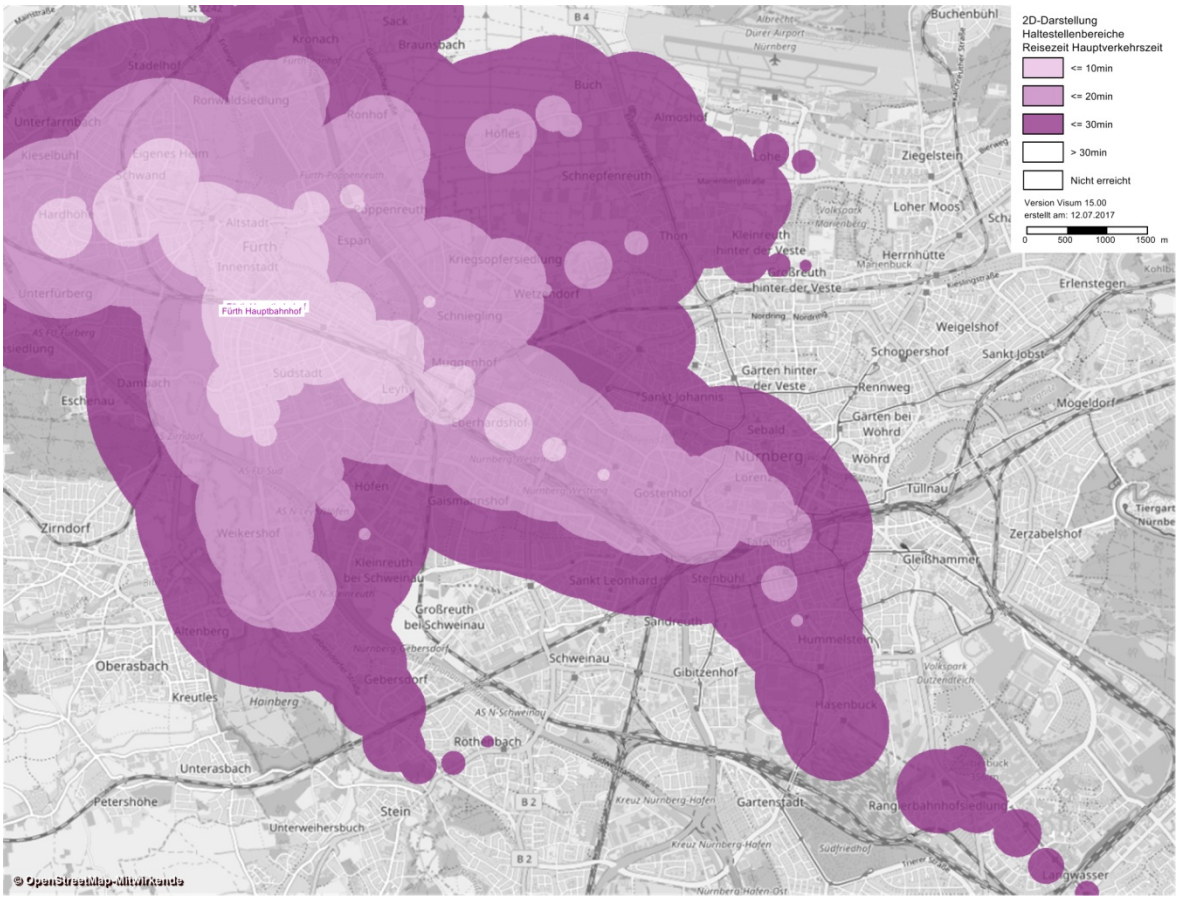


Abbildung 42. Isochronendarstellung der Reisezeit von Fürth Hauptbahnhof nach Umsetzung des Maßnahmenpakets 1 „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ (HVZ, 0 Umstiege).

Die Isochronendarstellung zeigt deutlich, dass mit dem geplanten Zielnetz die Erreichbarkeit deutlich verbessert wird. Gerade die Durchbindung der Tangential- / Ortsverbindungslinien 33 und 37 an die wichtigen Umsteigeknoten Fürth Hauptbahnhof und Stadtgrenze stellt eine deutliche Angebotsverbesserung dar.

Auch die Schaffung der neuen Ortsverbindungslinie 39 mit Anbindung an die neue U-Bahnstation Nordwestring stellt eine spürbare Angebotsverbesserung dar. Aus bisherigen Erhebungen bei Angebotsanpassungen lässt sich bezogen auf das vorhandene Fahrgastpotential ein Fahrgastzuwachs mit Bezug auf Nürnberg von 400–700 Fahrgästen erwarten. Somit können anteilige Mehreinnahmen in der Größenordnung von rund 90.000 € bis 150.000 € jährlich angenommen werden, sodass bei guter Annahme des neuen Angebotes eine Kostendeckung des Nürnberger Mehraufwandes möglich ist. Eine Evaluierung der Fahrgastentwicklung erfolgt im Zuge der laufenden jährlichen Erhebungen.

Beschlusslage

Das Maßnahmenpaket 1 „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ wurde am 06. Juli 2017 vom Stadtrat der Stadt Nürnberg und am 26. Juli 2017 vom Stadtrat der Stadt Fürth beschlossen. Die Umsetzung erfolgt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Verbesserung des stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots im Nürnberger Nordwesten • Erhöhung der betrieblichen Stabilität
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch direkte Erreichbarkeit der Umsteigeknotenpunkte • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung neuer umsteigefreier Tangentialbeziehung (Berufsförderungswerk) • Verbesserung der Verbindungsqualität durch Schaffung einer direkten Ortsverbindung Nürnberger Nordwesten mit Fürther Innenstadt • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Ausrichtung des Busangebots auf den neuen U-Bahnhof Nordwestring • Verbesserung der Bedienungsqualität durch Taktangleichung im Busverkehr
Fahrgastgewinn	• 400–700 Fahrgäste • + 90.000 €/a – 150.000 €/a
Kosten	• - 150.000 €/a (in Nürnberg)

4.3.3.3. Anbindung Erler-Klinik & Wilhelm-Löhe-Schule

Die fußläufige Erschließung im Kernbereich weist an der Deutschherrnstraße Verbesserungspotentiale auf. Bei der Auswertung der fußläufigen Erschließung auf Basis des Schulwegenetzes zeigt sich, dass zumindest die Wilhelm-Löhe-Schule im Kernbereich nicht optimal erschlossen ist. Die Erschließung der Erler-Klinik ist zwar nach Richtlinie prinzipiell erfüllt, aufgrund der topografischen Lage sind die Haltestellen Obere Turnstraße und Hallertor für mobilitätseingeschränke Menschen jedoch nur bedingt erreichbar. Über die Haltestelle Deutschherrnstraße der Buslinie 34 ist zwar auch eine gute Erschließungsqualität gegeben, die Fußwege zur Erler-Klinik mit dem Fachbereich Orthopädie sind jedoch mit über 600 m Entfernung unkomfortabel.

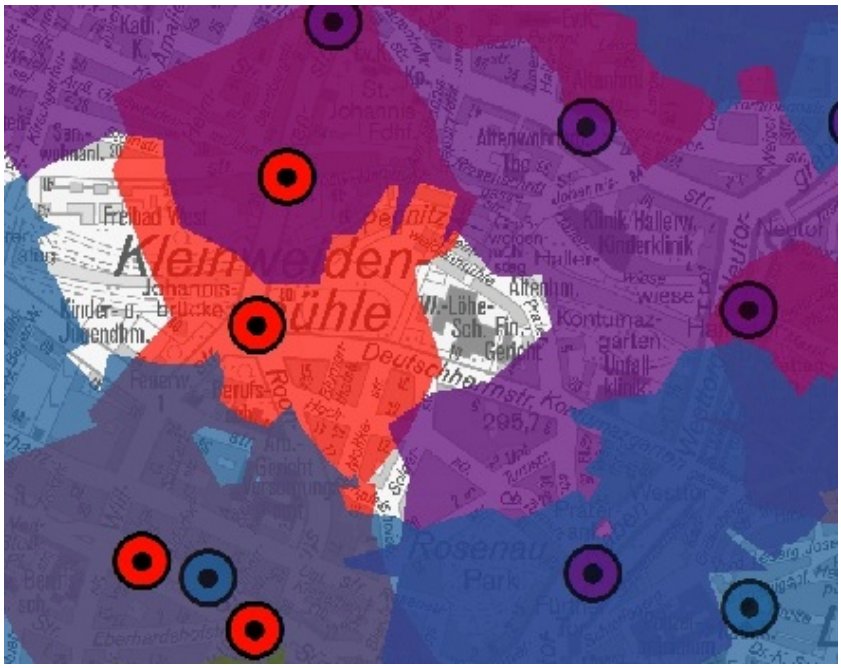


Abbildung 43. Ausschnitt aus der Karte zur Wegelängenanalyse zu den fußläufigen Einzugsbereichen von Haltestellen (Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth).

Ziele der Angebotsplanung

Die fußläufige Erreichbarkeit des ÖPNV-Angebotes von der Deutschherrnstraße soll, insbesondere mit Bezug auf den Zielort Erler-Klinik, verbessert werden, ohne die bestehenden starken Nachfrageströme zu schädigen.

Zielnetz / Angebot

Nach Eröffnung der U3 am Nordwestring wird eine Verlagerung der Fahrgastströme erwartet. Aufgrund der integrierten Lage und der hohen Erschließungsqualität sind die Verlagerungseffekte jedoch kaum abschätzbar. Um eine verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich vertretbare Variante zur Erschließung der Erler-Klinik und Wilhelm-Löhe-Schule empfehlen zu können, soll zunächst die Entwicklung der Fahrgastströme beobachtet sowie eine Fahrgastbefragung (Quelle-Ziel-Beziehungen) auf den relevanten Buslinien und die Fahrgastzählung 2017 durchgeführt werden. Nach Vorliegen der Ergebnisse kann eine Empfehlung zum weiteren Verfahren erfolgen. Dies wird voraussichtlich in 2018 möglich sein.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Verbesserung der fußläufigen Erschließung des Zielortes Erler-Klinik und der Deutschherrnstraße
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Erschließungsqualität durch eine optimierte fußläufige Anbindung der Erler-Klinik und der Wilhelm-Löhe-Schule
Fahrgastgewinn	• geringfügig
Kosten	• noch nicht bezifferbar

4.3.3.4. Busnetz West 2 / Fürth Süd (U3 Gebersdorf)

Das ergänzende Busnetz zu den Schienenverkehrsmitteln im Nürnberger Südwesten / Fürther Süden ist historisch gewachsen und stark territorialen Abgrenzungen unterlegen. Zur Attraktivierung des Angebotes sind jedoch stadtgrenzüberschreitende, direkte Linienführungen, die Ortsteile und Umsteigeknoten verbinden, zielführend. Grundsätzlich ist eine Verbesserung der Verbindung durch die Reduzierung von Umsteigehäufigkeiten vom Nürnberger Westen nach Fürth sowie in den Landkreis Fürth wünschenswert.

Mit der Verlängerung der U3 nach Gebersdorf wird ein neuer Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz der Stadt Nürnberg entstehen, was eine Anpassung des Busnetzes erforderlich macht. Zudem werden für die Stadtentwicklungsgebiete Großreuth bei Schweinau und Tiefes Feld im Nürnberger Südwesten bis zum Jahr 2030 eine Bevölkerungszunahme um insgesamt rund 3.900 Einwohner prognostiziert. Entsprechend gilt es, eine angemessene Erschließung dieser Gebiete sicherzustellen.

Sachstand

Das Planfeststellungsverfahren zur U3-Verlängerung Kleinreuth / Gebersdorf ist abgeschlossen, der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken liegt vor. Den Zuwendungsantrag für den Bauabschnitt hat das U-Bahnbauamt bereits bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht, der Zuwendungsantrag zum Bereich Gebersdorf ist zum Teil noch in Bearbeitung. Derzeitiges Ziel ist es, Anfang 2019 mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Die Inbetriebnahme des Abschnitts Kleinreuth / Gebersdorf ist für 2024 / 2025 geplant.

Der Schulstandort der Johann-Pachelbel-Realschule und der staatlichen Fachoberschule II in der Herbststraße hat im September 2017 den Betrieb aufgenommen. Der Standort liegt künftig im Korridor der U-Bahnlinie U3 und wird mit Inbetriebnahme der Strecke bis zum Haltepunkt Großreuth b.Schweinau gut erschlossen sein. Bis zur Inbetriebnahme des Abschnitts Gustav-Adolf-Straße – Großreuth bei Schweinau, die voraussichtlich im Jahr 2020 realisiert wird, ist das Busangebot bedarfsgerecht zu verstärken. Dies erfolgt im Wesentlichen durch die zum 12.09.2017 neu geschaffenen Linien 90 und 97. Um den betrieblichen Aufwand gering zu halten, wurde der Schulbeginn zeitlich entzerrt.

Derzeit erfolgt die Prüfung neuer Schulstandorte (vgl. Kapitel 4.3.2). Im Umfeld des Entwicklungsgebiets Tiefes Feld soll neben Wohnen und Gewerbe noch ein Gymnasium entstehen. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Entwicklung mit dem U-Bahnbau gleichzieht. Mit Fertigstellung der U3-Verlängerung 2024/2025 werden ausreichend Kapazitäten geschaffen, um die Mehrverkehre aufzunehmen.

Seit Aufstellung des NVP (Maßnahmen) 2005–2010 hat sich der Gewerbestandort an der Virnsberger Straße deutlich entwickelt. Insbesondere singuläre Verkehrserzeuger wie die DATEV-Niederlassung sind angemessen in ein direktes und leistungsfähiges Nahverkehrsangebot zu integrieren. Infrastrukturell ist auch der Ausbau der Höfener Spange hinzugekommen, die nun Südwesttangente und Fürther Straße direkt verbindet. Verbesserungsfähig ist die Vernetzung mit dem Busnetz der Stadt Fürth, das mit Ausnahme der

wichtigen Tangentialverbindung der Buslinie 67 (Fürth Hauptbahnhof – Gebersdorf – Röthenbach – Frankenstraße) bisher stark territorial abgegrenzt ist, sowie mit dem Landkreis Fürth (Zirndorf / Oberasbach).

Zielnetz / Angebot

Insgesamt wird das Gebiet Großreuth und Gebersdorf bei erfolgtem U-Bahnbau gut erschlossen. Zu überplanen ist das ergänzende Busnetz mit Feinerschließung sowie die Vernetzung mit dem Busnetz der Stadt Fürth. Ein mögliches Linien- und Betriebskonzept wurde von der Stadt Nürnberg im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplan 2025+ entwickelt. Dieses ist kompatibel zum Maßnahmenpaket „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ und berücksichtigt den inzwischen erfolgten Ausbau der Höfener Spange, den Ausbau des Gewerbestandorts Virnsberger Straße (insbes. DATEV) und die Aufsiedlung des Entwicklungsgebiets Tiefes Feld.

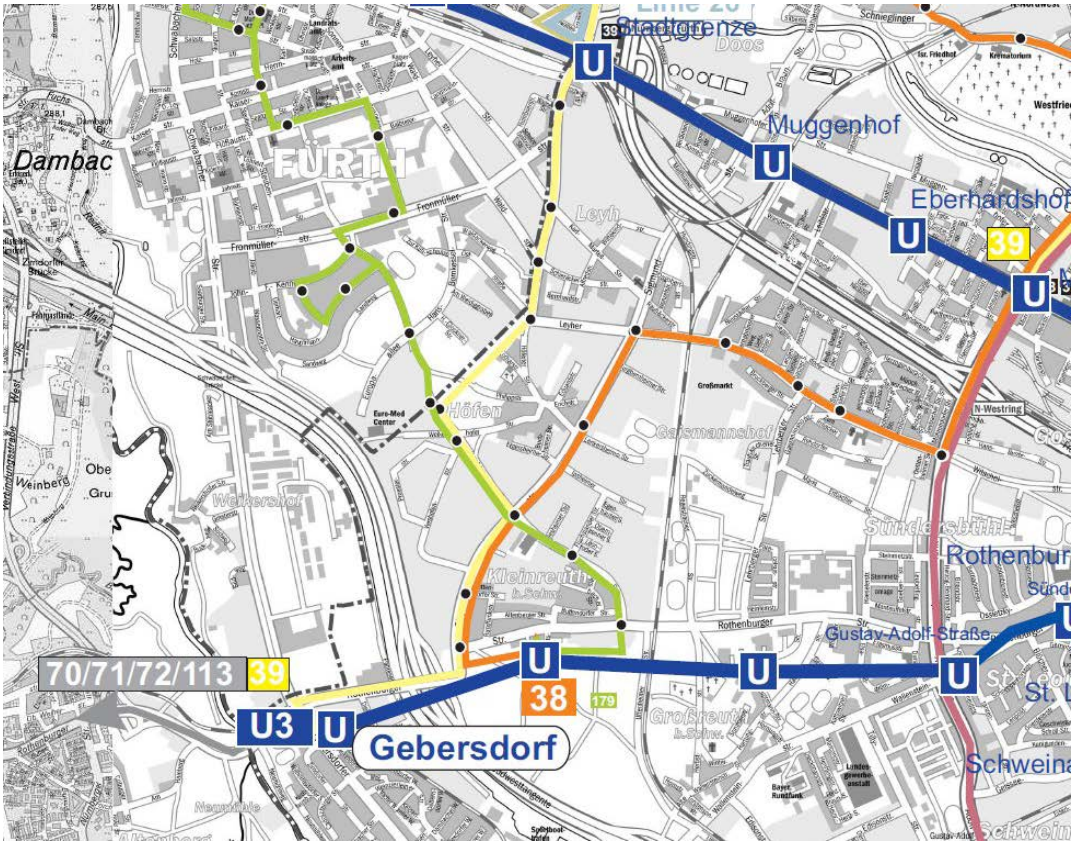


Abbildung 44. Busnetz- Prognosebezugsfall NVEP 2025+ (Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung).

Die Möglichkeit der Feinerschließung in der Rothenburger Straße mit der heutigen Buslinie 179 oder 39/73 ist zu prüfen[67]. Die Ausrichtung der Buslinien auf den Endhaltepunkt der U3 und neuen Umsteigeknotenpunkt U-Bahnhof Gebersdorf ist zu optimieren.

Anpassungen des Busnetzes im Nürnberger Südwesten sollen in enger Abstimmung mit der Stadt Fürth und dem Landkreis Fürth entwickelt werden.

[67] vgl. Kapitel 4.3.3.2

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Verbesserung des stadtgrenzüberschreitenden ÖPNV-Angebots im Nürnberger Südwesten • Anpassung des ergänzenden Busnetzangebots andie Ausbau-planungen der U3 (Umsteigeknotenpunkt U-Bahnhof Gebersdorf) • Reduzierung der Umsteigezwänge zwischen den Städten Nürnberg und Fürth sowie dem Landkreis Fürth • Anbindung der Entwicklungsgebiete und singulären Verkehrserzeuger (z.B. DATEV, Schulstandorte) an ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot • Direkte Tangentialverbindungen zwischen den Umsteigeknoten-punkten an den U-Bahnlinien U1 und U3
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Verbindungsqualität durch kürzere Reisezeiten und Reduzierung der Umsteigezwänge zwischen dem Nürnberger Südwesten und Fürth sowie dem Landkreis Fürth durch Schaffung direkter, umsteigefreier Verbindungen
Fahrgastgewinn	• hohe Fahrgastpotentiale vorhanden
Kosten	• noch nicht bezifferbar

4.3.3.5. Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA)

Im Nürnberger Osten in der Regensburger Straße ist die Eröffnung einer IKEA-Filiale vorgesehen. Unweit vom geplanten Standort entfernt wird zudem derzeit ein neues Wohngebiet entwickelt. Laut der Planungen sind rund 480 Wohneinheiten vorgesehen.

Das Klinikum Nürnberg Süd geht von einem Anstieg des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2034 um 60–70 % aus. Hintergrund sind ein prognostizierter Anstieg des Bedarfs an Planbetten um rund 30 % gegenüber heute, eine Zunahme von ambulanten Angeboten und Veränderungen hin zu mehr Teilzeitstellen. Aufgrund einer zunehmenden Konzentration von medizinischen Leistungen auf Zentren, erwartet das Klinikum Süd einen überproportional zunehmenden Anteil von Patienten, Besuchern und Mitarbeitern von außerhalb Nürnbergs.

Um einen Teil des steigenden Verkehrsaufkommens im Bereich der Regensburger Straße und des Klinikums Süd durch den ÖPNV abzuwickeln, gilt es, ein attraktives Angebot zu entwickeln. Im Hinblick auf regionale Verkehrsbeziehungen ist eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof wünschenswert.

Ziele der Angebotsanpassung

Ein wichtiges Ziel der Angebotsanpassung ist die Sicherstellung einer angemessenen Erschließung und die Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Anbindung für das neue Wohngebiet und den geplanten IKEA-Standort an der Regensburger Straße sowie das Klinikum Süd. Der ÖPNV sollte für Bewohner, Patienten, Mitarbeiter und Kunden als attraktive Alternative zum MIV wahrgenommen und genutzt werden.

Darüber hinaus kann mit der Angebotsanpassung dem bereits lange vorhandenen planerischen Ziel einer Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Zerzabelshof und Langwasser Mitte Rechnung getragen werden. Auch trägt die Angebotsanpassung zur Verbesserung der Anbindung des Klinikums Süd vom Nordosten her und an den Hauptbahnhof bei.

Zielnetz / Angebot

Derzeit bilden die Buslinien 43 und 44 zwischen Hauptbahnhof und Zerzabelshof Mitte eine sehr attraktive, direkte und LSA-bevorrechtigte Verbindung, die überlagert einen dichten Takt bietet (5|10|~15). Die Linie 56 fährt zwischen Langwasser Mitte und Klinikum Süd in einem sehr guten 10'-Takt in HVZ und NVZ und stellt mit jeder zweiten Fahrt eine Verbindung nach Fischbach her.

Mit dem neuen Betriebskonzept wird die heute in Zerzabelshof Ost endende Linie 44 vom Hauptbahnhof über IKEA und das Klinikum Süd nach Langwasser Mitte im Taktraster 20/20/40 verlängert. In der HVZ verdichten Kurzläufer das Angebot zwischen Hauptbahnhof und IKEA auf einen 10-Minuten-Takt. Der Kurzläufer der Buslinie 56 geht weitgehend in der neuen Buslinie 44 auf. Die Bedienung der Linie 56 nach Fischbach verbleibt im bisherigen Angebot.

Die Bedienungsqualität auf den Abschnitten Hauptbahnhof – Zerzabelshof Ost und Langwasser Mitte – Klinikum Süd bleiben mit dem neuen Betriebskonzept bestehen.

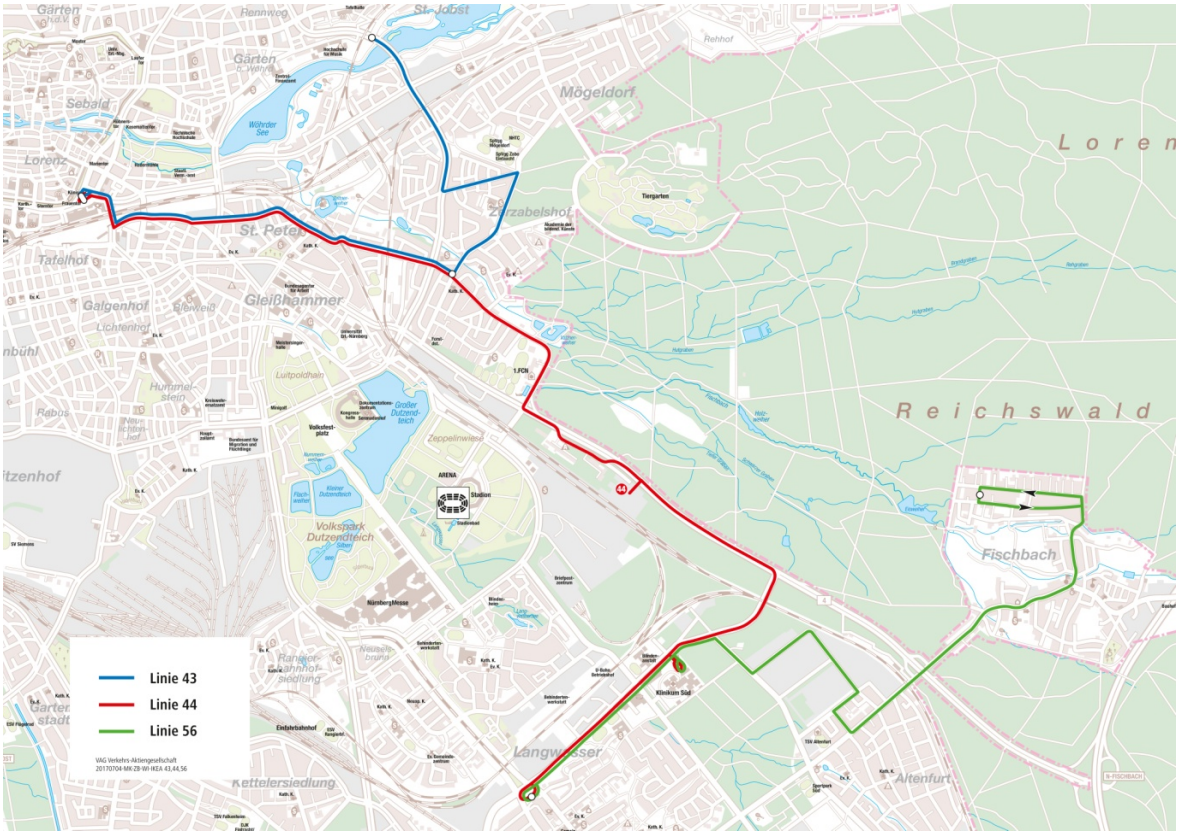


Abbildung 45. Zielnetz Maßnahmenpaket 4 Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA) (Quelle: VAG).

Linie	Weg	Takt
Linie 43	Hbf. – Zerzabelshof Mitte – Ostring / Business Tower - Heinemannbrücke	10 | 20 | 20
Linie 44	Hbf. – Zerzabelshof Mitte – IKEA – Klinikum Süd – Langwasser Mitte	20 | 20 | 40
Linie 44 kurz	Hauptbahnhof – Zerzabelshof Mitte – IKEA	20 | -- | --
Linie 56	Langwasser Mitte – Klinikum Süd – Fischbach Bahnhof – Am Schlag	20 | 20 | 40

Betriebswirtschaftliche Wirkung des Maßnahmenpakets

Erhöhte Betriebsaufwände ergeben sich vorwiegend auf dem kurzen Abschnitt der Verlängerung des Bestandsangebotes der Buslinie 44 von Zerzabelshof Ost bis IKEA und der Verknüpfung des Kurzläufers der Buslinie 56 mit der Linie 44. Es werden jährlich ca. 130.000 Nutzwagenkilometer zusätzlich bereitgestellt.

Verkehrliche Wirkung des Maßnahmenpakets

Durch die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Zerzabelshof und Langwasser Mitte reduziert sich die Reisezeit dieser Ortsteilverbindung um 7[68] bzw. 14[69] Minuten spürbar.

Die Anbindung des Zielortes Klinikum Süd kann verbessert werden durch Herstellung einer direkten Verbindung zu den Stadtteilen im Nürnberger Nordosten und zum Hauptbahnhof. Im Hinblick auf die vom Klinikum Süd genannte Annahme einer deutlichen Zunahme des Verkehrsaufkommens mit großen Anteilen stadtauswärtiger Herkunft könnte die neue Direktverbindung vom Hauptbahnhof zum Klinikum Süd mit einer Reisezeit von 22 Minuten eine attraktive Alternative zur Route mit der U1 und Umstieg in Langwasser Mitte, die rund 20 Minuten Fahrtzeit benötigt, werden.

Wie dargestellt sind die Reisezeitgewinne der Ortsteilverbindung Zerzabelshof – Langwasser erheblich. Nachfragesteigernde Effekte in Folge dieser Durchbindung der Buslinie 44 sind anhand der bestehenden Nachfrageströme im Korridor mit 200-400 Personenfahrten anzunehmen. Der neue singuläre Verkehrserzeuger IKEA mit Restaurant soll eine Verkaufsfläche von rund 25.500 m² aufweisen. Aufgrund der teilintegrierten Stadtlage mit sehr guter regionaler Straßenanbindung, dem guten Taktangebot der Buslinie 44 mit kurzen Fahrtzeiten mit Bezug zum Hauptbahnhof, sind Fahrgastzuwächse im ÖPNV von + 200 bis 500 Personenfahrten des Kunden- und Angestelltenverkehrs zu erwarten. Die Gebietsentwicklung an der Regensburger Straße mit 480 neuen Wohneinheiten (rund 900 Personen) und dem Ausbau des Altenheims ist mit einer deutlichen Nachfragesteigerung von 600 bis 700 Personenfahrten zu rechnen. Insgesamt könnten somit + 1.000 bis 1.600 zusätzliche Personenfahrten mit dem geplanten Angebot des Maßnahmenpaketes bedient und Mehreinnahmen in der Größenordnung von rund 200.000 bis 350.000 € jährlich angenommen werden. Bei guter Annahme des neuen Angebotes ist eine vollständige Kostendeckung des Mehraufwandes möglich. Eine Evaluierung der Fahrgastentwicklung erfolgt im Zuge der laufenden jährlichen Erhebungen. Sollte sich der Bedarf einer weiteren Angebotsverdichtung ergeben, sind Maßnahmen zur dauerhaften Verrin-

[68] Linie 45 Zerzabelshof Mitte bis Dutzendteich – Linie 55 Dutzendteich bis Langwasser Mitte
[69] Linie 43 Zerzabelshof Mitte bis Hauptbahnhof – U1 Hauptbahnhof bis Langwasser Mitte

gerung der Auslastung zu prüfen. Aufgrund des bereits dichten Taktangebotes der Buslinien 43/44 wäre z.B. der Einsatz größerer Gefäße bzw. der Wechsel des Verkehrssystems denkbar.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Schaffung einer attraktiven ÖPNV-Anbindung der Entwicklungsflächen (neue Wohngebiet und neuer IKEA-Standort) • Verbesserung der Qualität der tangentialen Stadtteilverbindungen • Verbesserung der Erreichbarkeit des Zielortes Klinikum Süd.
Verkehrlicher Nutzen	• Verbesserung der Erschließungsqualität durch Bedienung neuer Ziele • Verbesserung der Verbindungsqualität durch kürzere Reisezeiten und Reduzierung der Umsteigezwänge durch Schaffung direkter, umsteigefreier Verbindungen.
Fahrgastgewinn	• 1.000 – 1.600 Fahrgäste • +200.000 €/a – 350.000 € /a
Kosten	• 230.000 €/a

4.3.3.6. ÖPNV-Erschließung Brunecker-Areal

Mit dem Entwicklungskonzept für das Brunecker-Areal entsteht im Nürnberger Süden in einem Gebiet hoher Nutzungsdichte ein neues Quartier. Die Bebauung soll in mehreren Modulen erfolgen. Mit der Umsetzung des Modul 1 kann in den nächsten Jahren gerechnet werden. Dieses beinhaltet die Schaffung von Wohnraum im Einzugsgebiet der U-Bahnstation Hasenbuck. Weitere Module beinhalten Dienstleistung, Nahversorgung und Gewerbe. Für das zentrale Modul IV ist die Nutzung noch in Klärung. Derzeit ist die Inanspruchnahme für einen neuen Hochschulstandort avisiert.

Um dieses sich im Entstehen befindliche Quartier nachhaltig zu erschließen, ist es unabdingbar, das Quartier an ein leistungsfähiges Schienenverkehrsmittel anzubinden. Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplans 2025+ wurden die Varianten der Erschließung mit Straßenbahn und U-Bahn geprüft. Die gutachterliche Empfehlung sieht die Verlängerung der Straßenbahn ab Tristanstraße in das Entwicklungsgebiet vor, da diese die beste Erschließungswirkung und den größeren verkehrlichen Nutzen aufweist. Zudem wurde festgehalten, dass die Realisierung dieser Maßnahme im Zuge der städtebaulichen Entwicklung erfolgen sollte.

Dem Beschluss des Verkehrsausschusses vom 16.12.2010 folgend hat die Verwaltung mit der Planung einer Verlängerung der Straßenbahn von der Tristanstraße in das Südbahnhofgelände mit Anbindung an den U-Bahnhof Bauernfeind begonnen. Mit der Vorstellung der Wettbewerbsergebnisse für das Entwicklungsgebiet im Mai 2015 wurde der grobe Rahmen festgelegt.

Die Förderfähigkeit ist mittels der Nutzen-Kosten-Untersuchung nach neuer Standardisierter Bewertung 2016 nachzuweisen. Ziel ist es, eine Entscheidungsgrundlage für die

Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zu erhalten und vertiefende Planungen beginnen zu können. Bei Gebietsentwicklungen ist es zielführend, die Schieneninfrastruktur vor der Ansiedlung der Nutzungen zu schaffen.

Derzeit beabsichtigt die Bayerische Staatsregierung die Ansiedlung eines Hochschulstandortes in Nürnberg mit bis zu 6.000 Studien- und bis zu 3.000 Arbeitsplätzen im Brunecker-Areal. In diesem Fall ist mit einer deutlich gesteigerten Verkehrsnachfrage zu rechnen. Im Zuge des Hochschulausbaus soll ergänzend zur Straßenbahnlinie ein zusätzlicher U-Bahnhof zwischen Hasenbuck und Bauernfeindstraße geprüft werden, um die zu erwartenden Verkehrsmengen zufriedenstellend abwickeln zu können. Laut Ministerrat soll dem Wissenschaftsrat bereits 2018 ein Konzept für die neue Universität Nürnberg zur Begutachtung vorgelegt und im Jahr 2020 über die Umsetzung entschieden werden.[70]

Ziele der Angebotsplanung

Im Gebiet Brunecker-Areal soll der ÖPNV für die künftigen Nutzungen als echte Alternative zum MIV wahrgenommen werden, da im Umfeld des Entwicklungsgebietes die entstehenden Mehrverkehre sonst nicht abgewickelt werden können. Verkehrliche Untersuchungen im Vorfeld der Entwicklungsplanungen haben gezeigt, dass der Umweltverbund umfassend gefördert werden muss und im Entwicklungsgebiet eine möglichst zentral erschließende und leistungsfähige ÖPNV-Bedienung zwingend erforderlich ist. Des Weiteren wird durch eine Straßenbahnerschließung mit Direktverbindung zum Umsteigeknoten Hauptbahnhof die Attraktivität des Standortes und des ÖPNV-Angebotes insgesamt gesteigert. Ziel ist eine mit der Besiedelung des Areals zeitgleiche Schaffung des Schienenangebotes.

Im Zuge der Variantenprüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung sollen die Realisierungschancen einer Verlängerung der Straßenbahn über den U-Bahnhof Bauernfeindstraße bis Messe und Bertolt-Brecht-Schule sowie ggf. bis Klinikum Süd abgeschätzt werden.

[70] Quelle: http://www.bayern.de; Bericht aus der Kabinettssitzung vom 4. Juli 2017



Abbildung 46. Schematischer Trassenverlauf der Straßenbahnverlängerung bis U-Bahnhof Bauernfeindstraße (Plan: West 8 urban design & landscape architecture b.v.)

Der neue Schulstandort der Bertolt-Brecht-Schule, der ab ca. 2021 von insgesamt rund 1.835 Schülerinnen und Schülern besucht wird und dem eine Sporthalle angegliedert ist, in der regelmäßig Veranstaltungen stattfinden, wird mit über 600 m Laufweg außerhalb des Einzugsbereichs der U-Bahnstationen Messe und Langwasser Nord liegen. Um den verkehrlich sensiblen Bereich der Messezufahrt an der Großen Straße besser anzubinden und die ÖPNV-Erschließungs- und Verbindungsqualität der neuen Bertolt-Brecht-Schule auf einem angemessenen Niveau halten zu können, sind zusätzliche jährliche Aufwendungen für ein ergänzendes leistungsfähiges ÖPNV-Angebot erforderlich. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchungen sollen ggf. Angebotskonzepte erarbeitet werden.

Maßnahmenwirkung	
Zielsetzung	• Optimale ÖPNV-Erschließung des Entwicklungsgebietes Brunecker-Areal • Verbesserung der Erschließung des neuen Standortes der Bertolt-Brecht-Schule

Maßnahmenwirkung	
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 der Straßenbahn • Verbesserung der Erschließungsqualität durch Ausbau des Korridors mit qualitativ hochwertiger Straßenbahn
Fahrgastgewinn	• abhängig von Nutzungsarten im Brunecker-Areal, erste Untersuchungsergebnisse vsl. 2018
Kosten	• abhängig vom Betriebskonzept, erste Untersuchungsergebnisse vsl. 2018

4.3.3.7. Netzanpassungen Straßenbahnlinien

Linienkonzept Hauptbahnhof

Mit dem Beginn der Baumaßnahme an der ehemaligen Hauptpost am Hauptbahnhof in Nürnberg kann der Allersberger Tunnel ab Januar 2018 voraussichtlich für zwei Jahre nicht durch die Straßenbahnlinie 9 befahren werden, sodass das Linienkonzept angepasst werden muss. Bereits 2017 musste baustellenbedingt während des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofsvorplatzes eine Lösung für einen stabilen Betrieb gefunden werden. Hierzu wurde die Straßenbahnlinie 8 von Erlenstegen zum Doku-Zentrum durchgebunden. Der Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Tristanstraße wurde damit betrieblich entkoppelt. Auf allen drei Linienästen durch die Bahnhofstraße (Tiergarten, Doku-Zentrum, Tristanstraße) konnte so ein stabiler Linienbetrieb mit optimierter Umlaufbildung gewährleistet werden.

Aufgrund der positiven Erfahrung, soll das beschriebene Linienkonzept während der Baumaßnahme an der ehemaligen Hauptpost umgesetzt werden. Es ist zu prüfen, ob darüber hinaus die Beibehaltung dieses Linienkonzepts sinnvoll ist. Zum einen wäre dieses Betriebskonzept gut geeignet, die Umsetzungsphase der Straßenbahnverlängerung über das Brunecker-Areal zur Bauernfeindstraße zu begleiten, da die Auswirkungen der Baumaßnahme dann nur auf eine Linie beschränkt blieben. Zum anderen wird mit dem Betriebskonzept eine neue umsteigefreie Verbindung zwischen Erlenstegen und der östlichen Südstadt sowie den Freizeitarealen an der Meistersingerhalle bzw. am Doku-Zentrum geschaffen.

Linienkonzept Gesamtnetzbetrachtung

Unter Berücksichtigung der Anpassung des Linienkonzeptes Hauptbahnhof wären betriebliche Synergieeffekte durch weitere Anpassung der Linienverknüpfungen am bedeutenden Umsteigeknotenpunkt Plärrer (z.B. Linienasttausch 4 / 6) möglich. Inwieweit mit einer Linienneukonzeption die Vorteile für die Nutzer mit betrieblichen Sachzwängen in Einklang gebracht werden können, wird im gesamtplanerischen Zusammenhang ab 2018 weiter ausgearbeitet. Eine zeitnahe Beschlussfassung und Umsetzung wird angestrebt.

5. Barrierefreiheit der Haltestelleninfrastruktur – Analyse & Maßnahmen

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Zielvorgabe, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine vollständige Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 zu erreichen, ergeben sich für die Stadt Nürnberg als Aufgabenträgerin im Hinblick auf die Haltestelleninfrastruktur sehr große planerische, finanzielle und auch zeitliche Herausforderungen. In der VDV-Mitteilung 7038 wird der vom Aufgabenträger auszuarbeitende Prozess in einem Flussdiagramm dargestellt:

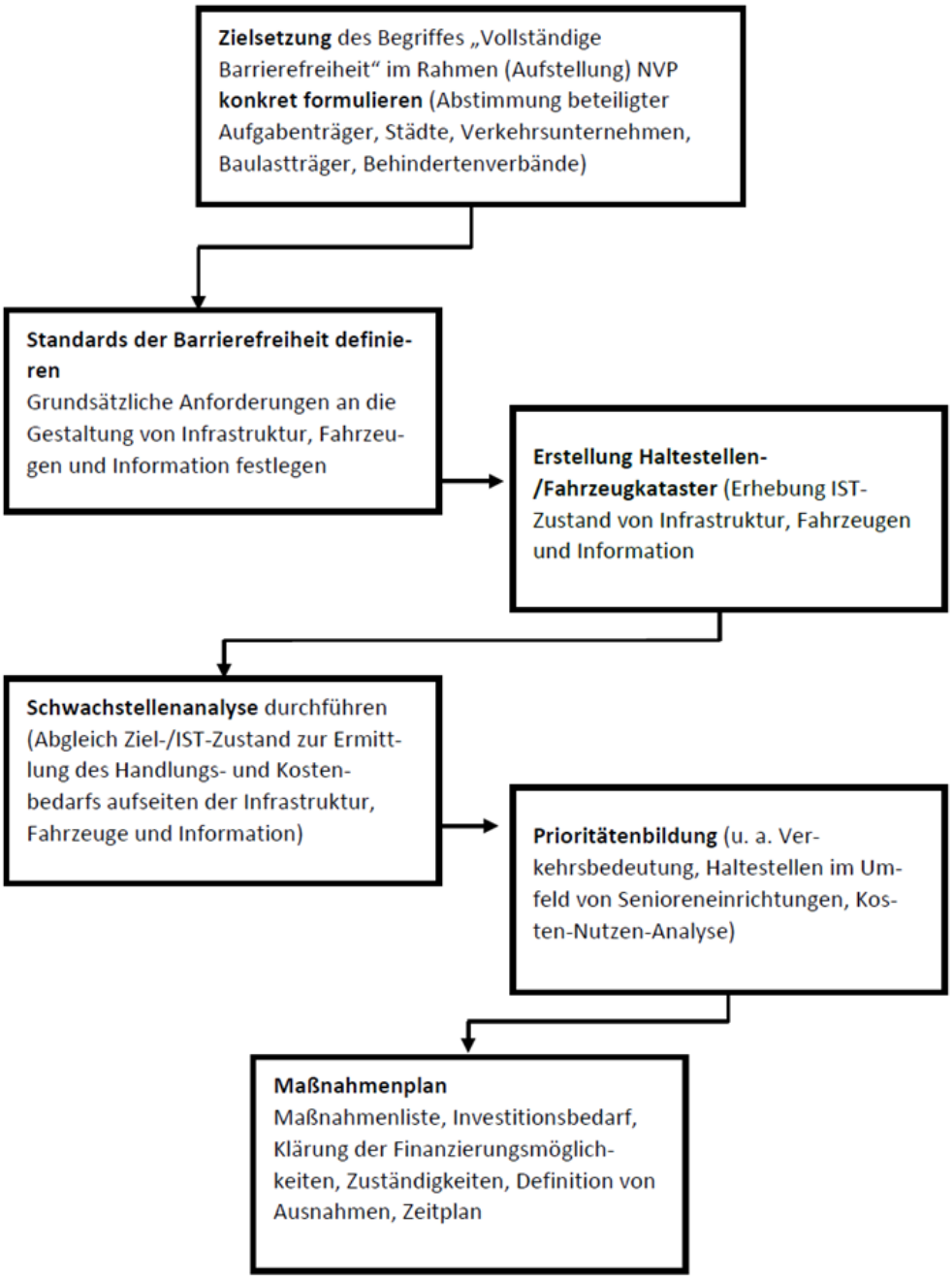


Abbildung 47. Flussdiagramm zur Fortschreibung des NVP (Quelle: VDV-Mitteilung 7038, August 2015, S. 37).

Bei derzeit rund 490 Bushaltestellen, 78 Straßenbahnhaltestellen und 42 U-Bahnhöfen im Stadtgebiet ist eine vollständige barrierefreie Gestaltung zeitlich, planerisch, finanziell, personell und bautechnisch bis zum Jahr 2022 nicht zu erreichen. Hinzu kommt, dass durch die beständige Weiterentwicklung der Normen die Erreichung eines Idealzustands der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtgebiet kaum möglich ist. Die Festlegung einer Reihenfolge bzw. von Prioritäten des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im Nürnberger Stadtgebiet ist daher notwendig.

5.1. Bushaltestellen

Für die Bushaltestellen ist die Stadt Nürnberg Baulastträgerin und entsprechend für die Planung und Realisierung von Ausbaumaßnahmen zuständig.

5.1.1. Ausbaustand & Klassifizierung

Im Gebiet der Stadt Nürnberg befinden sich rund 490 Bushaltestellen (ca. 1.200 Bussteige). Im Jahr 2014 / 15 erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme aller Bussteige im Stadtgebiet. Die Bussteige werden entsprechend der folgenden Kategorien klassifiziert:

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

*Toleranz von 1 cm wird berücksichtigt

Im Bestand (Sachstand VAG-Erhebung 2014 / 15 und Teilaktualisierung VAG 2016 / 2017) sind lediglich 21 Bushaltestellen (48 Bussteige) komplett und 54 einzelne Bussteige als barrierefrei (Neubau und Altbestand) einzustufen.

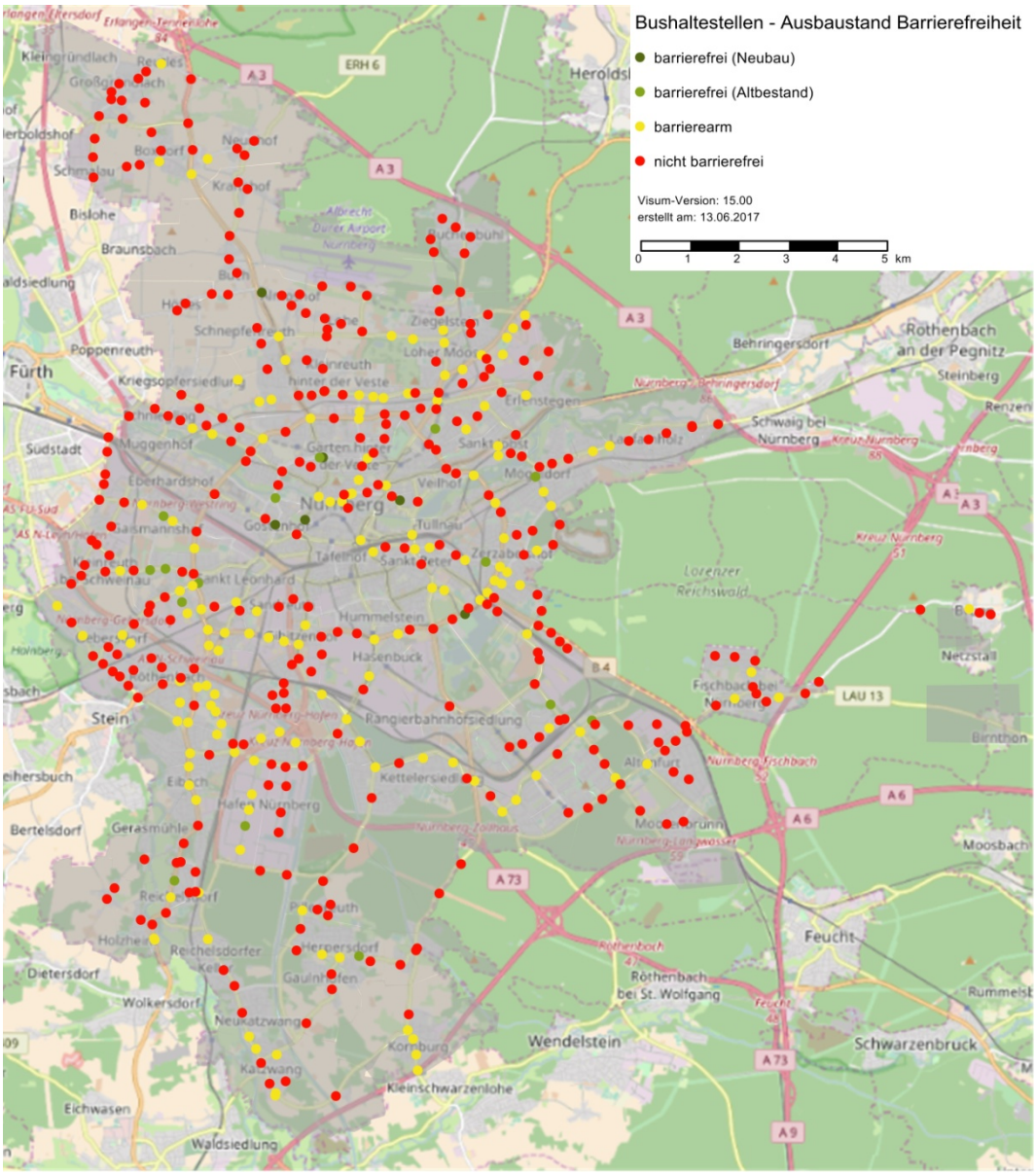


Abbildung 48. Klassifikation Bushaltestellen.

5.1.2. Bewertungssystem und Priorisierung

Bewertungssystem

Zur Priorisierung des Bushaltestellennetzes wurde ein allgemein anwendbares Bewertungssystem im Rahmen einer Masterarbeit an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg-Simon-Ohm entwickelt[71]. Dieses ermöglicht es, die spezifische Bedeutung jeder Haltestelle objektiv zu messen und die Haltestellen somit untereinander zu vergleichen. Als Datenbasis wurde für die Masterarbeit das Haltestellenkataster mit Sachstand der VAG-Erhebung 2014 / 2015 herangezogen.

[71] Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern bis 2022 - Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Busnetzes der Stadt Nürnberg“, August 2015.

Aufgrund der großen Anzahl zu priorisierender Haltestellen wurde für die Bewertung eine Nutzwertanalyse herangezogen. Dabei werden als Bewertungskriterien alle maßgebenden Indikatoren aus den drei Kriteriengruppen geografische Bedeutung, Netzfunktion und bautechnischer Stand der Haltestellen definiert (vgl. Abbildung 49). Diese werden anhand von insgesamt 13 Teilkriterien nochmals konkretisiert.

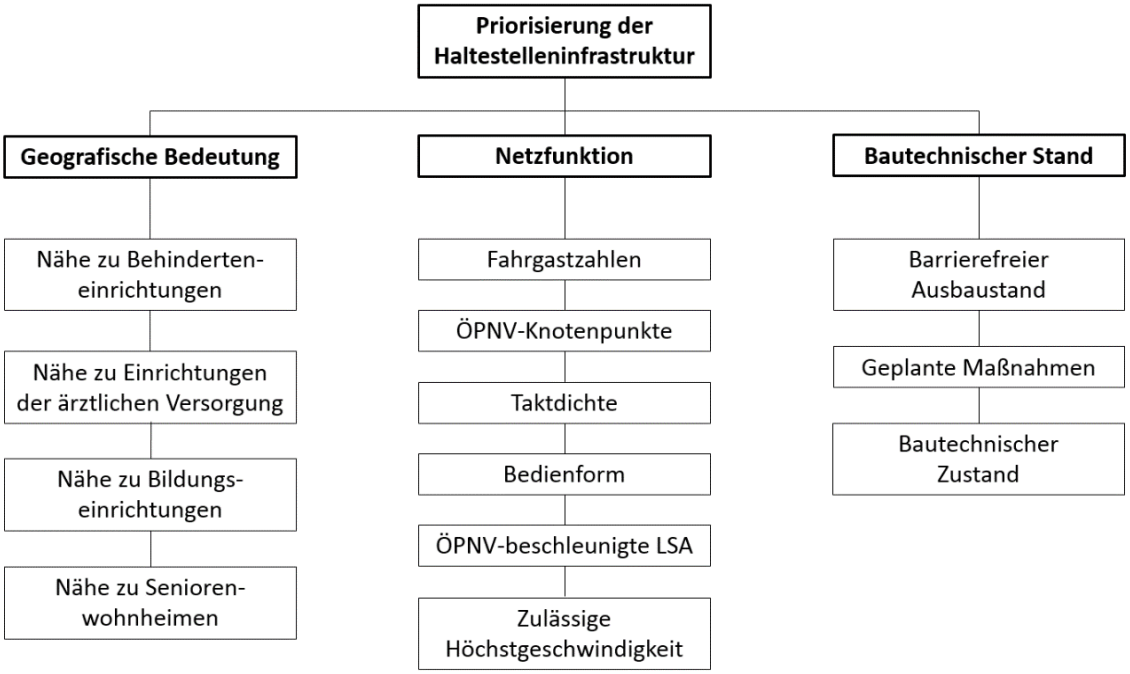


Abbildung 49. Kriterien Priorisierung Bushaltestellen (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.33).

Die Erfüllung jedes einzelnen Kriteriums wird anhand von zuvor festgelegten Zielvorgaben mit einer Erfüllungspunktzahl zwischen null und zehn bewertet. Diese Erfüllungspunktzahl wird in einem zweiten Schritt mit dem Gewichtungsfaktor des Kriteriums multipliziert. Dieser hat einen Wert zwischen eins und drei und wurde durch eine Paarvergleichsanalyse festgelegt. Durch die anschließende Addition der gewichteten Punkte aller Kriterien lässt sich ein Nutzwert für jede Haltestelle berechnen. Maximal ist durch die angewandte Analyse ein Nutzwert von 130 Punkten erzielbar. Je höher dabei der Nutzwert ausfällt, desto dringlicher ist 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 drei Prioritätsstufen eingeteilt. Dabei kommen „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 bzw. das Vorrangnetz rutscht[72]. Mit einem Ausschlusskriterium („K.O.-Kriterium“) versehene Haltestellen rutschen auto-

[72] Haltestellen in nächster Nähe zu Krankenhäusern und Behinderteneinrichtungen

matisch in die dritte und niedrigste Prioritätsstufe[73]. Die Haltestellen mit der höchsten Prioritätsstufe werden als Vorrangnetz definiert, welches primär umgebaut werden muss.

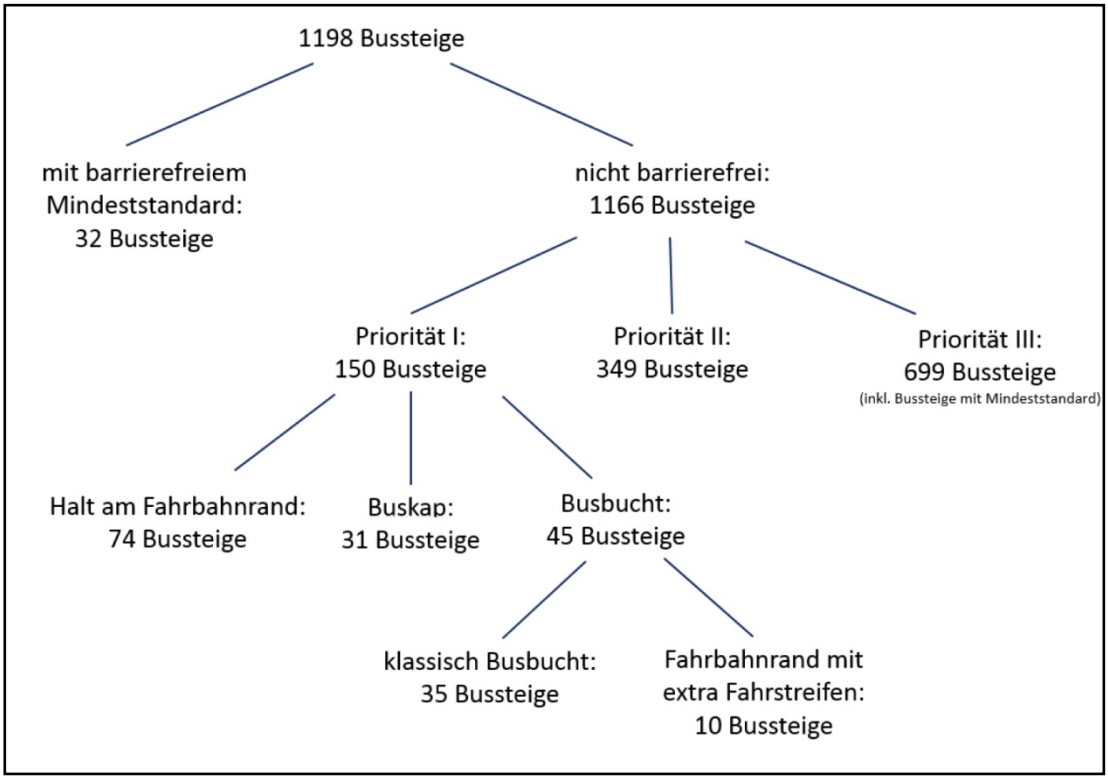


Abbildung 50. Ergebnis Priorisierung und Umbauvorschlag gemäß Planungsleitfaden (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.95).

Im Rahmen der Masterarbeit wurden der Prioritätsgruppe I und damit auch dem Vorrangnetz unter Anwendung der Nutzwertanalyse insgesamt 150 Bussteige (Zielvorgabe mind. 50 % Bewertungspunkte[74]) 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. Nach Umbau der 150 Bussteige des Vorrangnetzes wird Nürnberg insgesamt über 182 barrierefreie Bussteige verfügen.

Auf die Prioritätsgruppe II entfallen 349 Bussteige bzw. rund 30 %. Für die Prioritätsgruppe III verbleiben 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. Erfüllung barrierefreier Mindeststandard, ausschließliche Nutzung Nachtbuslinienverkehr, bereits zum Umbau vorgesehene Haltestellen, etc.) dieser Gruppe zugeordnet wurden, zu erklären.

[73] Haltestellen, die den Mindeststandard erfüllen, Nightlinerhaltestellen sowie Haltestellen, für die bereits im Verkehrsausschuss beschlossene Straßenpläne vorliegen und eine zeitnahe Umsetzung auch im Rahmen anderer Projekte erfolgt.
[74] vgl. Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern bis 2022- Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Busnetzes der Stadt Nürnberg“, August 2015, S. 58f.

Beschlusslage

Die Bushaltesteige der Priorität I wurden in einem zweiten Schritt seitens der Verwaltung in Abstimmung mit dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e.V., dem Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte, dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg sowie der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) im Rahmen einer qualitativen Betrachtung auf weitere Rahmenbedingungen bzw. Detailkriterien (z.B. aktueller Sanierungsbedarf, technische Realisierbarkeit, Berücksichtigung von Hin- und Gegenrichtung etc.) untersucht. Ergebnis ist ein überarbeitetes Vorrangnetz mit 160 Bussteigen. Davon liegen 79 Bussteige hauptsächlich entlang des Stadtrings sowie an den großen Einfallstraßen. Bedingt durch die „MUSS"-Kriterien existieren vereinzelt auch Bussteige, die nicht direkt an großen, bedeutenden Straßen liegen. Der barrierefreie Ausbau dieser Bussteige ist jedoch im Hinblick auf die Lage der Bussteige in der Nähe von Behinderteneinrichtungen sowie Krankenhäusern dringend empfehlenswert. Ein Beschluss im Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg ist am 03.12.2015[75] erfolgt (vgl. Anlage 2).

Im weiteren Verlauf (Schritt 3) wurde eine Liste von 60 Bussteigen definiert, die die höchste Priorität besitzen und zuerst umgesetzt werden sollten. Die Liste des Vorrangnetzes mit Priorität 1a enthält Bushaltesteige, die aufgrund ihrer Nähe zu Behinderten-, Bildungs- und Senioreneinrichtungen sowie zu Einrichtungen der ärztlichen Versorgung notwendig und in ihrer Priorität am höchsten einzustufen sind. Die ausgewählten Bushaltesteige haben zudem einen hohen Nutzwert, d.h. die Liste des Vorrangnetzes 1a enthält vornehmlich Bushaltesteige, die hohe Fahrgastzahlen besitzen und an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten liegen. Eine gleichmäßige räumliche Verteilung der barrierefreien Bushaltesteige über das Stadtgebiet ist vorhanden. Die 60 Bussteige der Priorität 1a wurden vom Stadtrat der Stadt Nürnberg am 27.01.2016[76] beschlossen und für das Kommunalinvestitionsprogramm (KIP) angemeldet (vgl. Anlage 2).

5.1.3. Maßnahmen- und Zeitplanung

Mit der Ermittlung eines Vorrangnetzes und einer Ausbauvariante lässt sich sowohl der Kostenrahmen als auch der Zeitrahmen, in dem die Maßnahmen erforderlich werden, ableiten.

Planungsleitfaden

Im Rahmen der Masterarbeit wurde anhand der geltenden Regelwerke ein Planungsleitfaden für den barrierefreien Ausbau erarbeitet. Der Leitfaden ermöglicht eine Klassifizierung der Bussteige und empfiehlt für jede Haltestelle einen gemäß dem Stand der Technik entsprechenden Umbauvorschlag. 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".

[75] https://intranet-apps2.stadt.nuernberg.de/ErisIntern/MeetingPanel/proceed?meetingId=4083&action=selectAgendaItem&agendaItemId=54842
[76] https://intranet-apps2.stadt.nuernberg.de/ErisIntern/MeetingPanel/proceed?meetingId=4282&action=selectAgendaItem&agendaItemId=55600

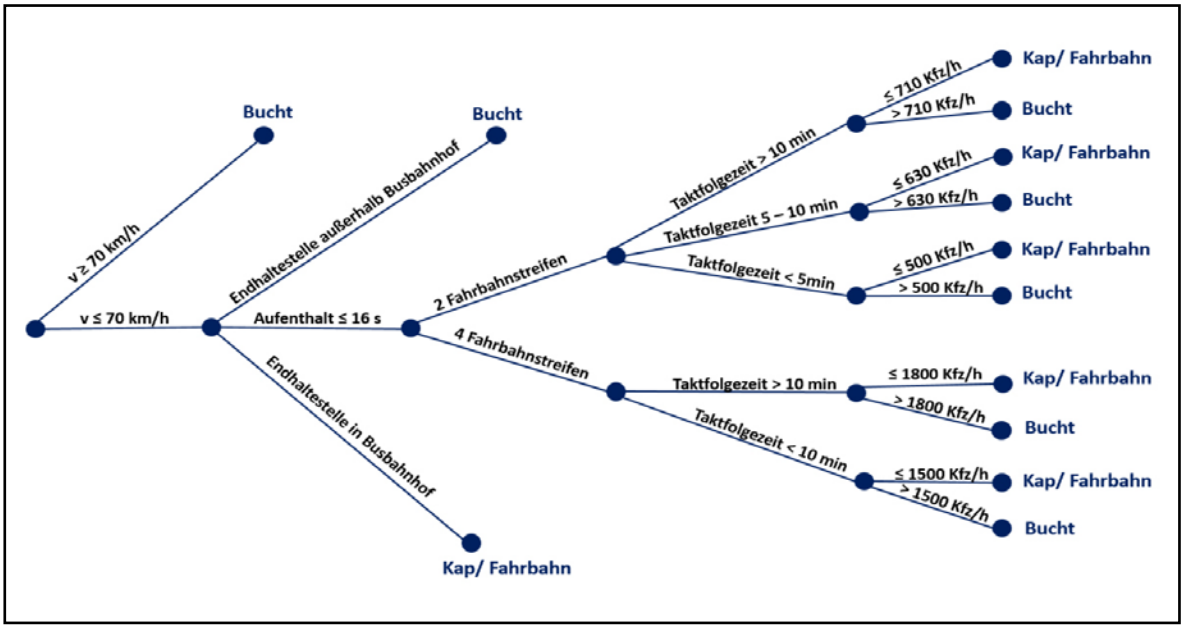


Abbildung 51. Planungsleitfaden für den barrierefreien Ausbau (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.87).

Für das definierte Vorrangnetz mit Priorität I wurde im Rahmen der Masterarbeit ein jeweiliger Umbauvorschlag gemäß des Planungsleitfadens für den barrierefreien Ausbau mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

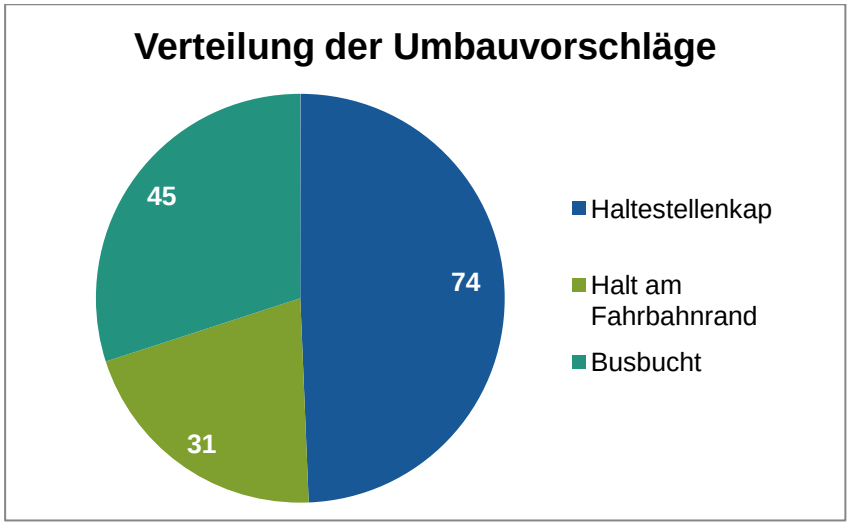


Abbildung 52. Verteilung der Umbauvorschläge der Haltestellen des Vorrangnetzes.

Beschlusslage und Sachstand Umsetzung

Die einzelnen Bushaltesteige des definierten Vorrangnetzes der Priorität 1a wurden durch ein externes Ingenieurbüro im Detail geplant. Bei der Beurteilung der jeweiligen Ausbauvariante (Buskap / Halt am Fahrbahnrand / Busbucht) wurde der Planungsleitfaden der Masterarbeit für den barrierefreien Umbau, soweit dies im Einzelfall technisch möglich ist, angewendet. Die Liste des Vorrangnetzes der Priorität 1a inklusive des jeweiligen Umbauvorschlags wurde vom Stadtrat am 27.01.2016 beschlossen (vgl.

Anlage 2). Der Ausbau der Haltestellen der Prioritätsstufe 1a erfolgt im Rahmen des KIP-Programms und ist bis zum Jahr 2020 abzuschließen.

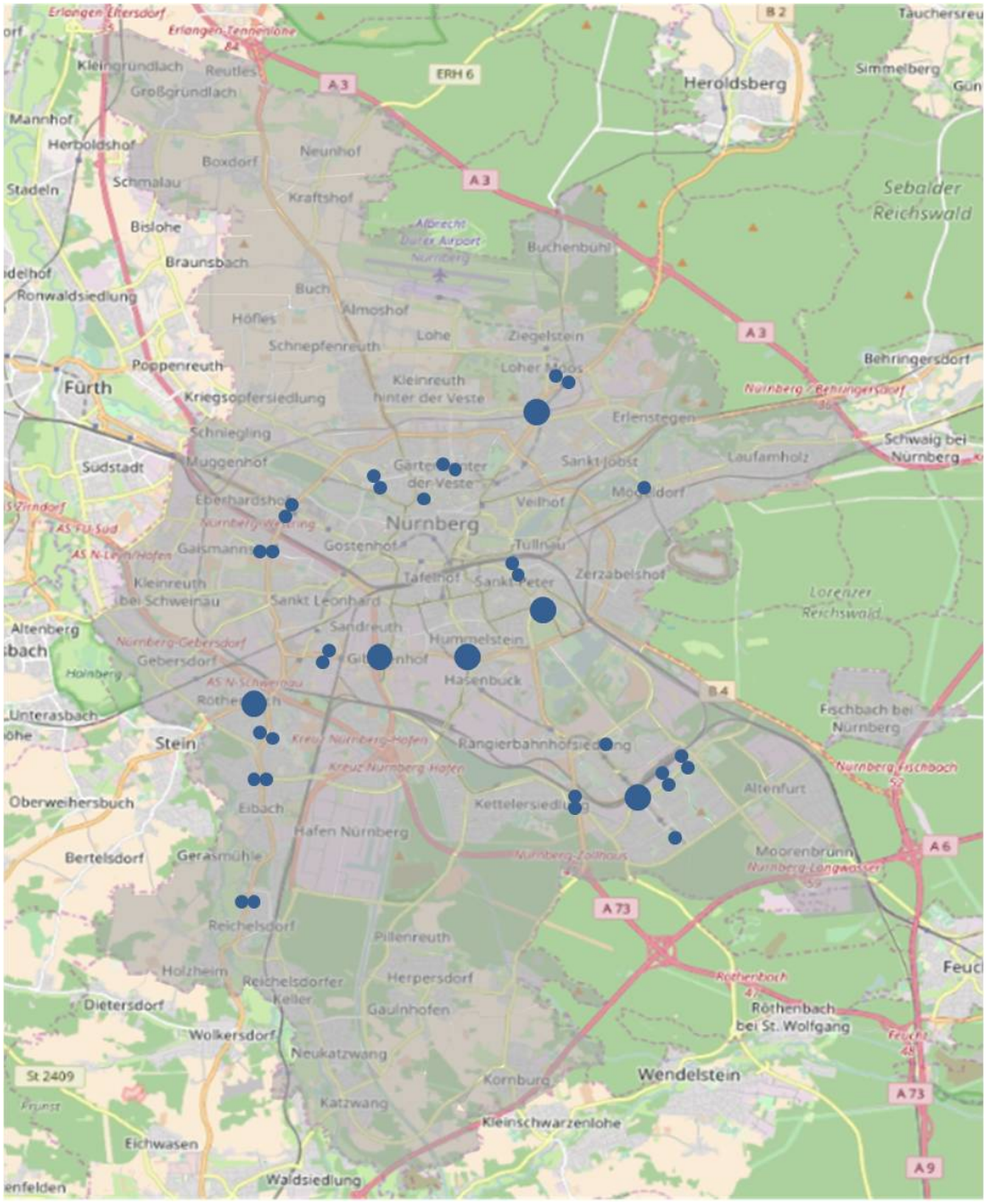


Abbildung 53. Bushaltestellen im KIP-Programm.

Eine Abschätzung der Kosten des definierten Vorrangnetzes ergab einen pauschalen Ansatz von ca. 50.000 € pro Bussteig im Durchschnitt, dies bedeutet i.d.R. ca. 100.000 € pro Haltestelle. Mit Beschluss des Haushaltsplans 2017 in der Sitzung des Stadtrats vom 17.11.2016 werden für 2017 / 2018 insgesamt 516.000 € und ab 2019 jährlich 300.000 € für den weiteren barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen in den Haushalt eingestellt.

Die Herstellung von Barrierefreiheit an Bushaltestellen erfolgt schrittweise in einem fortlaufenden Prozess. Analog zu den vom Stadtrat beschlossenen Haltestellen der

Priorität Ia und I soll das Vorgehen für die Haltestellen der Priorität II und III gemäß dem oben aufgeführten Verfahren in einem iterativen Schritt weiter ausgeführt werden. Dies betrifft auch die im Rahmen des inzwischen umgesetzten Buskonzepts Nord und Ringbuskonzepts neu eingerichteten Haltestellen, die nicht sofort barrierefrei ausgebaut werden konnten.

5.2. Straßenbahnhaltestellen

Die Zuständigkeiten für Planung und Bau von Haltestellen und Gleisanlagen sind zwischen der Stadt Nürnberg, die Baulastträgerin und in der Regel auch Grundstückseigentümerin ist, sowie der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft mbH 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.

5.2.1. Ausbaustand & Klassifizierung

Im Gebiet der Stadt Nürnberg befinden sich rund 155 Straßenbahnhaltesteige. Im Jahr 2014 / 15 erfolgte eine detaillierte Bestandsaufnahme. Die Straßenbahnhaltesteige werden entsprechend der folgenden Kategorien klassifiziert:

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

Im Bestand (Sachstand VAG-Erhebung 2014 / 2015) sind danach 85 Straßenbahnhaltesteige bzw. 55 % als barrierefrei (Neubau und Altbestand) einzustufen. Lediglich 30 Straßenbahnhaltesteige bzw. 20 % sind nicht barrierefrei.



Abbildung 54. Klassifikation Straßenbahnhaltestellen (Kartengrundlage: VAG).

5.2.2. Bewertungssystem und Priorisierung

Bei der Priorisierung der Straßenbahnhaltesteige wurde analog zum Priorisierungsschema der Bushaltesteige vorgegangen. Aufgrund der bedeutenden Netzfunktion von Schienenverkehrsmitteln werden alle Straßenbahnhaltesteige als geographisch bedeutend eingestuft und entsprechend als Bewertung nur die Kriteriengruppen Netzfunktion und bautechnischer Stand der Haltestellen herangezogen (vgl. Abbildung 55). Diese werden durch insgesamt neun Teilkriterien nochmals konkretisiert.



Abbildung 55. Kriterien Priorisierung Straßenbahnhaltestellen.

Die Erfüllung jedes einzelnen Kriteriums wird anhand von zuvor festgelegten Zielvorgaben mit einer Erfüllungspunktzahl zwischen null und 50 bewertet. Diese Erfüllungspunktzahl wird in einem zweiten Schritt mit dem Gewichtungsfaktor des Kriteriums multipliziert. Dieser hat einen Wert zwischen eins und vier. Durch die anschließende Addition der gewichteten Punkte aller Kriterien lässt sich ein Nutzwert für jede Haltestelle berechnen. Maximal ist durch die angewandte Nutzwertanalyse ein Nutzwert von rund 210 Punkten erzielbar. Je höher dabei der Nutzwert ausfällt, desto dringlicher ist der barrierefreie Ausbau dieser Haltestelle. Die Höhe des Nutzwertes kann somit am Ende eine Aussage über die Bedeutung der jeweiligen Haltestelle im Gesamtvergleich liefern.

Der Handlungsbedarf wurde vor allem bei den nicht barrierefreien und barrierearmen (Umbau vor 2007) Straßenbahnhaltestellen hoch eingestuft. Die Priorisierung wurde entsprechend auf die als nicht barrierefrei und barrierearm (Umbau vor 2007) klassifizierten Straßenbahnhaltesteige angewendet. Der Nutzwertanalyse folgte eine qualitative Betrachtung im Hinblick auf die Kriterien Verfahrensstand, Finanzierung und VAG-Gleisbauprogramm. Die Reihenfolge der Haltestellen wurde entsprechend angepasst. Die relevanten Interessenvertretungen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen und Fahrgastverbände konnten im Rahmen des die Fortschreibung des Nahverkehrsplans begleitenden Beteiligungsprozesses[77] ihre Belange für die Priorisierung einbringen.

[77] Veranstaltung „Anhörung der Verbände“ am 20. Juni 2017, Schriftliche Anhörung Ende August bis Mitte September 2017.

5.2.3. Maßnahmen- und Zeitplanung

Für einige Straßenbahnhaltesteige sind bereits Planungen in Arbeit, für die meisten Haltesteige jedoch noch nicht.

In der Priorisierungsliste werden die priorisierten Straßenbahnhaltestellen nach Dringlichkeit des Bedarfs eines barrierefreien Ausbaus entsprechend der Nutzwertanalyse und qualitativen Kriterien dargestellt. Die Herstellung von Barrierefreiheit an Straßenbahnhaltestellen erfolgt schrittweise in einem fortlaufenden Prozess. Das Vorgehen für die noch zu priorisierenden Haltestellen soll in einem nächsten iterativen Schritt weiter ausgearbeitet werden (vgl. Anlage 3).

Um Synergieeffekte zu nutzen, ist insbesondere der barrierefreie Haltestellenausbau im Zuge anderer Baumaßnahmen zu empfehlen.

5.3. U-Bahnhöfe

Die Stadt Nürnberg ist Baulastträgerin und Eigentümerin der U-Bahnhöfe im Stadtgebiet und entsprechend für die Planung und Realisierung von Neubauten bzw. barrierefreien Ausbaumaßnahmen zuständig. Kostenteilung und Zuständigkeiten bei Genehmigungsverfahren werden im U-Bahn-Bau-Vertrag der Stadt Nürnberg mit der Städtische Werke Nürnberg GmbH, in ergänzenden Zusatzvereinbarungen und im U-Bahn-Pachtvertrag bestimmt. Bauarbeiten erfolgen einvernehmlich in enger Kooperation der Stadt Nürnberg mit dem Verkehrsunternehmen.

5.3.1. Ausbaustand & Klassifizierung

Im Gebiet der Stadt Nürnberg befinden sich 42 U-Bahnhöfe. Die U-Bahnhöfe werden entsprechend der folgenden Kategorien klassifiziert:

- **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

Im Bestand sind folglich fast alle U-Bahnhöfe barrierefrei (Neubau und Altbestand) zugänglich. Lediglich die drei U-Bahnhöfe Messe, Scharfreiterring und Langwasser Nord sind als barrierearm einzustufen, da sie über Brückenbauwerke erschlossen werden, die in Teilen eine Längsneigung von mehr als 6 % aufweisen.

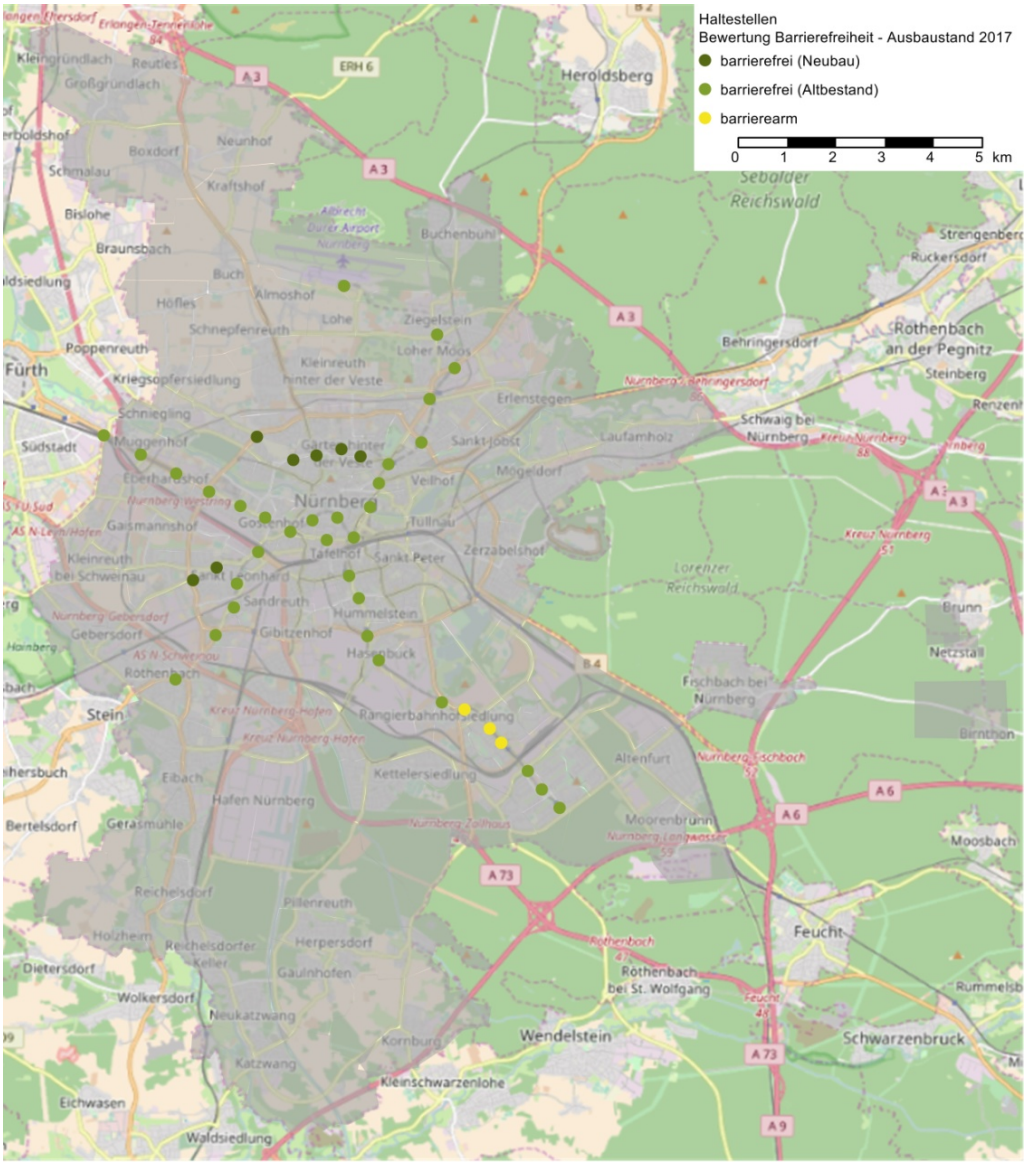


Abbildung 56. Klassifizierung U-Bahnhöfe.

5.3.2. Maßnahmen- und Zeitplanung

Bei den U-Bahnhöfen ist das Thema Barrierefreiheit weitgehend umgesetzt. Es sind aber Anpassungserfordernisse an die aktuelle Vorschriftenlage zu verzeichnen, die nach und nach umgesetzt werden sollten.

Zum Zeitpunkt der Erstinbetriebnahme hatten alle Aufzüge eine normgerechte Ausstattung. Bei Normenänderungen findet grundsätzlich keine Anpassung aller Bestandsaufzüge statt. Eine Ausnahme würden technische Anforderungen darstellen, deren Nichteinhaltung zwangsläufig zur Außerbetriebnahme führen würde. Die in den

U-Bahnhöfen vorhandenen Aufzüge werden im Rahmen des Aufzugerneuerungsprogramms bis 2020 in einer normgerechten Ausstattung (nach der gültigen Norm zum Zeitpunkt der Ausführung) erneuert bzw. ausgetauscht sein (vgl. Abbildung 57). Alle Aufzüge werden dann erstmals saniert sein. Ab dem Jahr 2021 werden pro Jahr ca. ein bis zwei Aufzüge[78] bedarfsorientiert nach den dann jeweils aktuellen Normen erneuert. Dieser Prozess wird kontinuierlich fortgesetzt werden.

Die Bahnsteigebenen werden auf den möglichst aktuellen Stand gebracht, wenn aus baulichen oder betrieblichen Gründen eine Sanierung erforderlich ist. Darüber hinaus sind im Rahmen eines Revitalisierungsprogramms in den nächsten Jahren an den Bahnhöfen Muggenhof, Frankenstraße und Rothenburger Straße umfangreiche Sanierungsmaßnahmen vorgesehen. Mit dem Bahnhof Muggenhof soll im Jahr 2018 begonnen werden. Hierfür sind Haushaltsmittel vorhanden. Terminliche Festlegungen für weitere Revitalisierungsarbeiten sind noch nicht erfolgt. Die Revitalisierungsarbeiten an den Bahnhöfen Frankenstraße und Rothenburger Straße stehen zudem unter Finanzierungsvorbehalt.

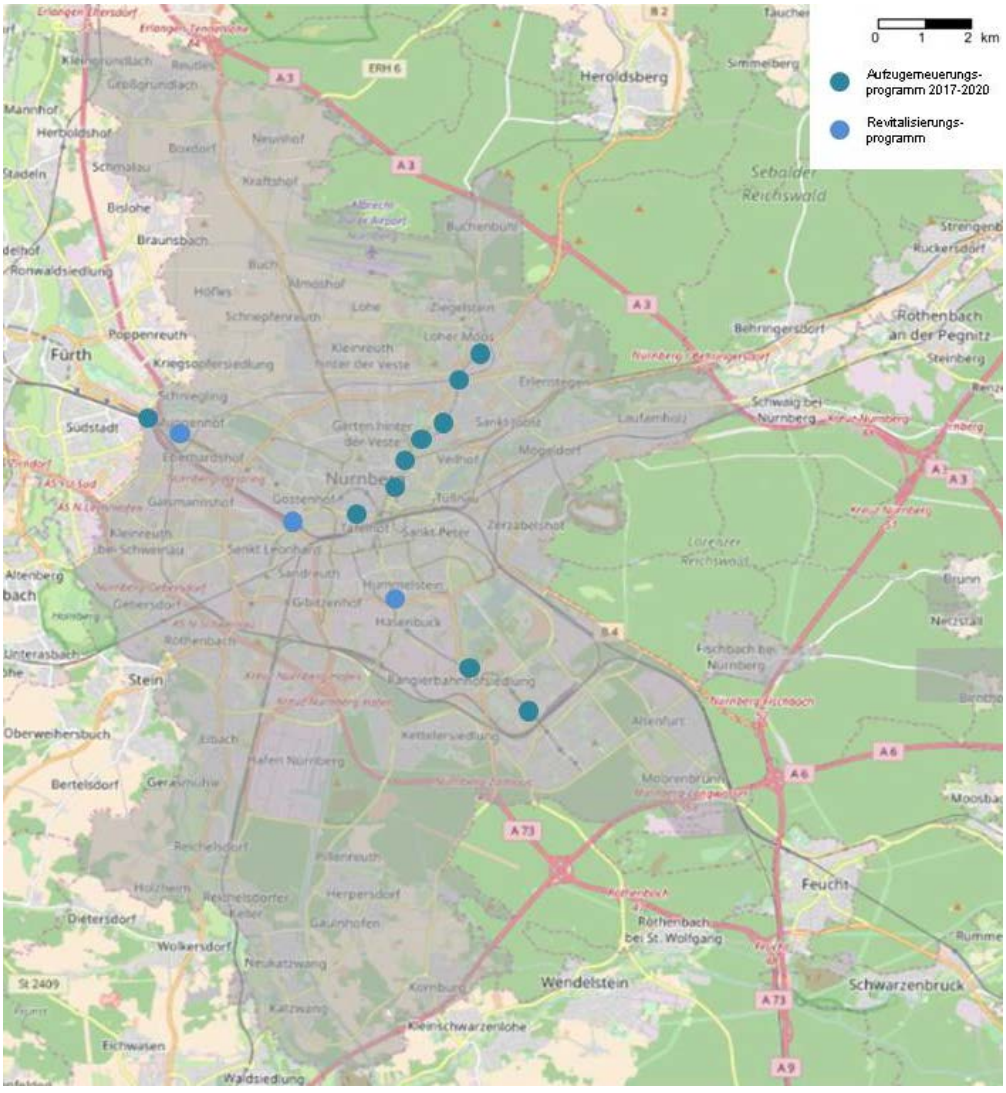


Abbildung 57. Aufzugerneuerungsprogramm und Revitalisierungsprogramm U-Bahnhöfe.

[78] Aufzüge, die schon vor vielen Jahren saniert wurden oder als Erstausstattungsaufzüge erstmals sanierungsbedürftig werden.

Die U-Bahnhöfe Messe, Scharfreiterring und Langwasser Nord können nur durch eine Anpassung der Längsneigung der sie erschließenden Brückenbauwerke in einen barrierefreien Zustand überführt werden. Dies wäre jedoch nur mit einem unverhältnismäßig hohen technischen Aufwand durch einen Neubau der Brücken möglich. Entsprechend wird dies frühestens dann erfolgen, wenn die Zugangsbrücken grundlegend erneuert werden müssen (nach Erreichen der Lebensdauer).

5.4. S-Bahn und R-Bahnhaltestellen (nachrichtlich)

Die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) der Bahn liegt beim Freistaat Bayern. Planung sowie Leistungsbestellung und -kontrolle erfolgen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Im Rahmen des ZVGN werden zwischen VGN GmbH, StMi, BEG und DB AG Gespräche zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen (Projektliste) geführt.

Auch im Sektor des SPNV ist das Zusammenspiel aus Fahrzeug und Bahnsteiginfrastruktur maßgebend. Ziel ist eine Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen der S-Bahn Nürnberg (76 cm / 85 cm / 90 cm) auf 76 cm, zu denen die neuen S-Bahnfahrzeuge kompatibel sind. Bis zur Umsetzung an den betroffenen Bahnhöfen (Bahnsteighöhe >76 cm) wird der Einstieg der neuen S-Bahnfahrzeuge tiefer liegen.

Der Stand der Barrierefreiheit wurde 2016 abschließend erfasst. Die gebildeten Kategorien definieren sich (laut BEG) wie folgt:

barrierefreier Zustieg:
Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar und mindestens 55 cm hoch. Die Station wird in der Regel von barrierefreien Fahrzeugen angefahren, die einen stufenfreien Zustieg ermöglichen. Der verbleibende Spalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug kann erforderlichenfalls mit einer Rampe überbrückt werden.

barrierefreier Zustieg mit Einschränkung:
Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar, jedoch weniger als 55 cm hoch. Die Station wird in der Regel von barrierefreien Fahrzeugen angefahren. Der Zustieg ist mit einer fahrzeug- gebundenen Einstiegshilfe (Rampe) möglich.

kein barrierefreier Zustieg, aber barrierefreie Station:
Bahnsteige sind barrierefrei erreichbar und mindestens 55 cm hoch. Die Station wird ganz oder teilweise von nicht barrierefreien Fahrzeugen angefahren. In der Karte kann daher keine Aussage über den Einstieg in den Zug getroffen werden.

Station mit Servicepersonal:
Bahnsteige sind mit Hilfe von Personal erreichbar. Dieses bedient auch den evtl. vor Ort vorhandenen Hublift als Einstiegshilfe in den Zug. Um Besetzungszeiten und -kapazitäten sicherzustellen, ist eine Voranmeldung über die MobiServ-Zentrale im Allgemeinen unverzichtbar.

Für S-Bahn-Karten gilt: Blaues Piktogramm nur bei stufenfreiem Einstieg in den Zug, grünes Piktogramm bei einer Stufe Differenz zwischen Bahnsteig und Fahrzeug. Falls Sie Hilfe beim Einstieg in die S-Bahn benötigen, bitte steigen Sie an der vordersten Tür zu und machen Sie den Lokführer auf sich aufmerksam.

„Das aktuelle Nahverkehrsangebot des Regionalverkehrs in Bayern ermöglicht in vielen Fällen auch eine Mitfahrt von Rollstuhlfahrern in Zügen. Dabei kann an Knotenbahnhöfen, die noch nicht barrierefrei ausgebaut sind, auch die Mithilfe des örtlichen Service-Personals beim Ein-, Aus- oder Umstieg erforderlich sein. Bahnhöfe, an denen Service-Personal verfügbar ist, sind in unseren Karten mit dem Rollstuhl-Symbol gekennzeichnet“ (Bahnland-Bayern.de).

Um die Unterstützung durch das Service-Personal sicherzustellen, sollte die Fahrt zuvor bei der MobiServ-Zentrale der DB unter der bekannten Nummer 01806 512512* mit mindestens einem Werktag Vorlauf angemeldet werden.

Spontanfahrten innerhalb der Verkehrsangebote der DB Regio Bayern und der S-Bahn Nürnberg können nach telefonischer Vormeldung (bis zu eine Stunde vor Fahrtantritt) für mobilitätseingeschränkte Reisende erfolgen. Das Verkehrsunternehmen informiert dann sein Zugpersonal, damit der Ein- und Ausstieg mit Rollstuhl in bzw. aus dem Zug möglichst reibungslos erfolgen kann. Am Hauptbahnhof in Nürnberg steht von 06.00–24.00 Uhr eine sog. Spontanhilfe zur Verfügung, hier ist von einer Unterstützung ohne Voranmeldung auszugehen.

Bei Bahnreisen gelten die Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der EU-Passagierrechtsverordnung (EG) 1371/2007 bei der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Demnach sollte mit Vorlauf eines Werktages die persönliche Bahnreise bei der Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB AG zur Unterstützung der Organisation eines persönlichen Ein-, Um- und Aussteigeservices am Bahnhof genutzt werden.

S-Bahnhaltestellen

Die Bahnsteighöhen der Stationen der S-Bahn-Linien S1 und S2 / S3 und S4 sind auf 76 cm über Schienenoberkante anzupassen, sodass mit den neuen S-Bahnfahrzeugen ein stufenfreier Einstieg ermöglicht wird. Im Bereich der Stadt Nürnberg sind derzeit folgende Stationen betroffen:

- Nürnberg Hbf, Gleise 1,2,3,22,23,30
- N-Sandreuth
- N-Eibach
- N-Reichelsdorf
- Reichelsdorfer Keller
- Katzwang
- N-Dürrenhof
- N-Gleißhammer
- N-Dutzendteich
- N-Frankenstadion, Gleis 1-2
- Fischbach (b Nürnberg)
- N-Ostring
- N-Mögeldorf

Ein Umbau aller Stationen wird bis 2023 angestrebt.

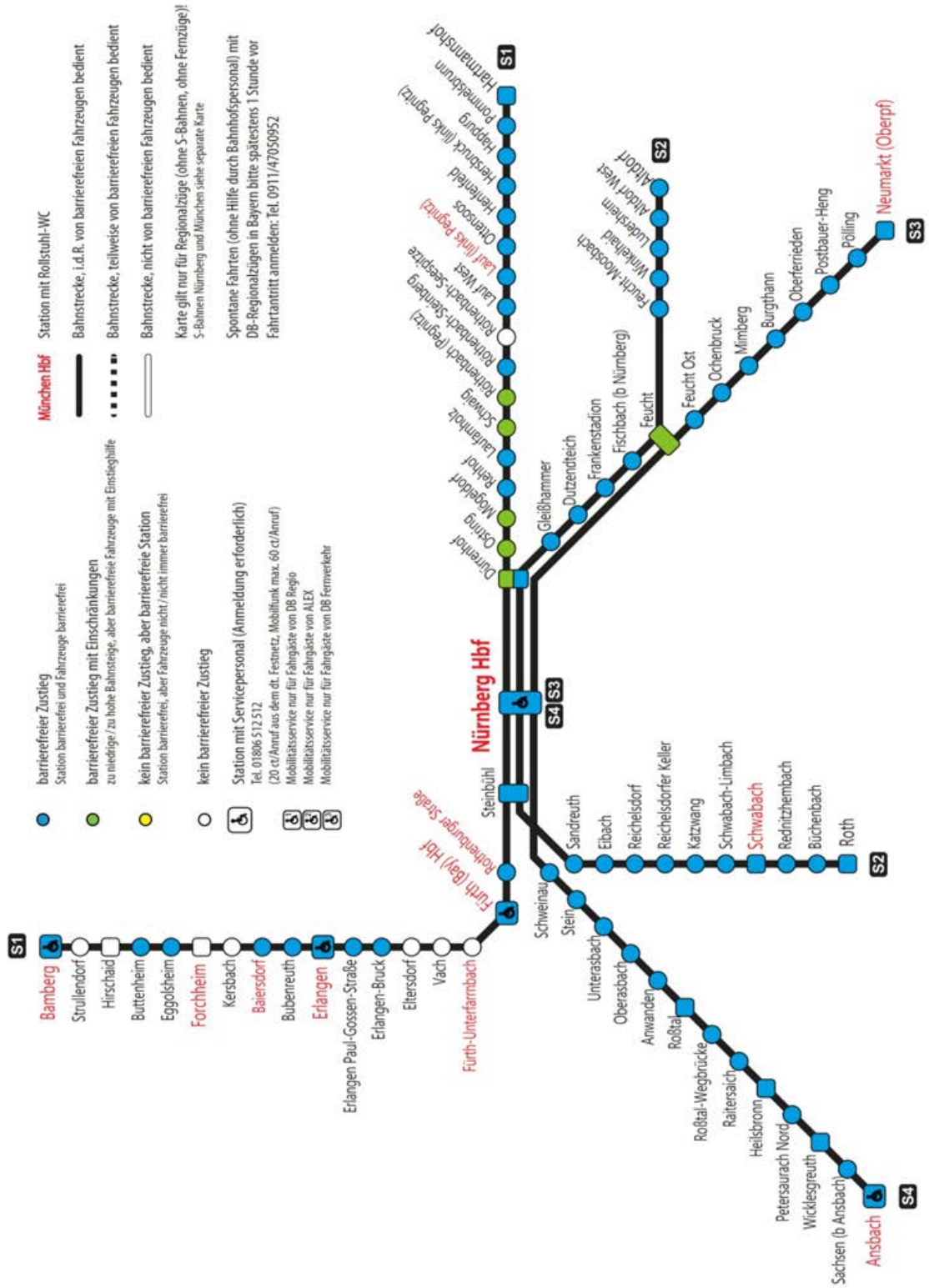


Abbildung 58. Barrierefreier Ausbaustand der S-Bahnhaltestellen im Raum Nürnberg, Stand Dezember 2016 (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH).

Bahnhaltepunkte (ohne S-Bahn)

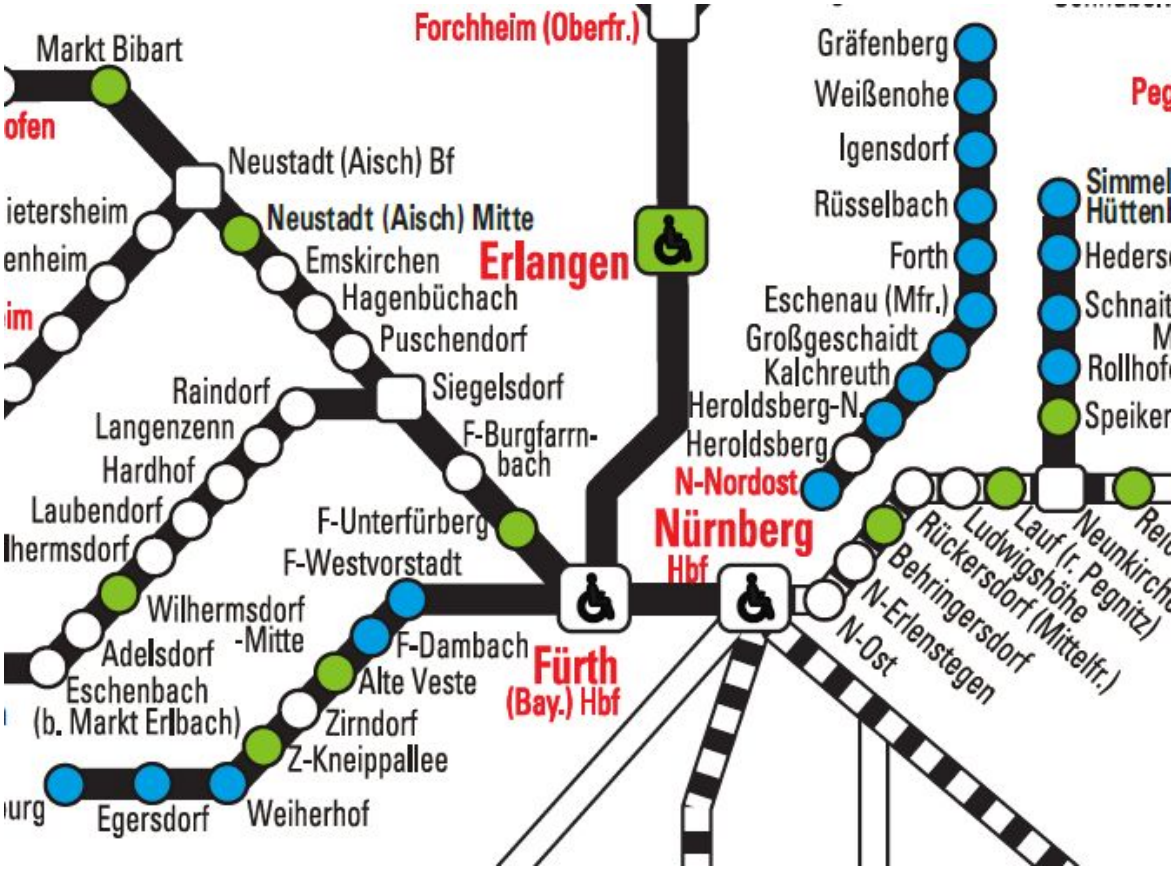


Abbildung 59. Kartenausschnitt – Barrierefreier Ausbaustand der Bahnhaltepunkte (ohne S-Bahn) im Raum Nürnberg, Stand Dezember 2016 (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH).

Derzeit ist an den Bahnhaltepunkten Nürnberg-Ostbahnhof und Nürnberg-Erlenstegen kein barrierefreier Zustieg möglich. Momentan können noch keine Aussagen zum Zeitpunkt baulicher Maßnahmen an den Stationen getroffen werden.

5.5. Fazit

Die Analyse der Haltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet Nürnberg im Hinblick auf die Barrierefreiheit zeigt, dass der größte Handlungsbedarf bei Bushaltestellen besteht. Auch bei den Straßenbahnhaltestellen zeigt sich noch Handlungsbedarf. Bei den U-Bahnhöfen ist bereits eine beinahe vollständige Barrierefreiheit gegeben.

Eine Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit aller öffentlichen Verkehrsanlagen des ÖPNV erfolgt im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Mittel der Aufgabenträgerin. Die Umsetzung ist ein kontinuierlicher Prozess. In Einzelfällen wird aufgrund der baulichen Gegebenheiten keine dem Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit folgende bautechnische Lösung möglich sein, die allen Forderungen gerecht werden kann. Planungen, die nicht den abgestimmten Standards entsprechen, können zur besten Zielerreichung daher auch weiterhin nur in umfassender Abstimmung mit den Verbänden und der Genehmigungsbehörde erfolgen.

6. ÖPNV-Beschleunigung – Analyse & Maßnahmen

Seit in Nürnberg ÖPNV-Beschleunigung realisiert wird, sind Fortschritte erzielt worden, die die Attraktivität für die Fahrgäste und die Wirtschaftlichkeit für das Verkehrsangebot entscheidend verbessert haben.

6.1. Ausbaustand

Durch einige größere Beschleunigungsprojekte und zahlreiche Einzelmaßnahmen im Rahmen anderer Bauprojekte konnten bestehende Planungen mit Erfolg weitgehend umgesetzt werden.

Über den aktuellen Stand der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg wird jährlich im Verkehrsausschuss berichtet. Ausführliche Erläuterungen zu den Begrifflichkeiten, Hintergründen und Entwicklungen der ÖPNV-Beschleunigung in Nürnberg sowie deren Finanzierung ist dem AfV-Bericht vom 19.07.2012 zu entnehmen.

Derzeit sind rund 95 % der Lichtsignalanlagen (LSA) im Straßenbahnnetz mit ÖPNV-Beschleunigung in Betrieb. In den letzten 10 Jahren wurde der Streckenabschnitt Gibitzenhof – Plärrer – Thon – Am Wegfeld fast vollständig mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Zudem wurden viele Lichtsignalanlagen im Netz modernisiert und mit Funktechnik ausgestattet.

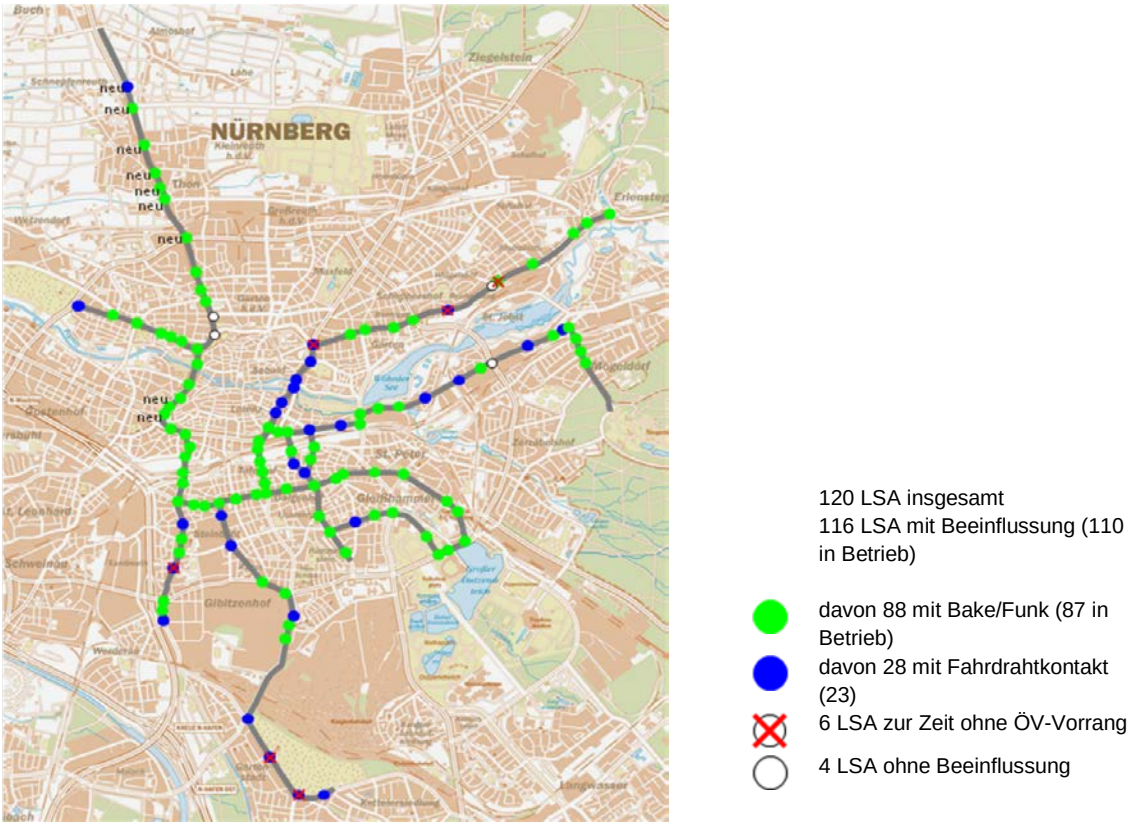


Abbildung 60. LSA-Ausstattung des Straßenbahnnetzes (Quelle: VAG, Stand 02.2017).

Beim Busnetz sind derzeit rund 35 % der Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung in Betrieb. In den letzten Jahren wurden vor allem Einzelmaßnahmen im Zuge von anstehenden Baumaßnahmen realisiert.

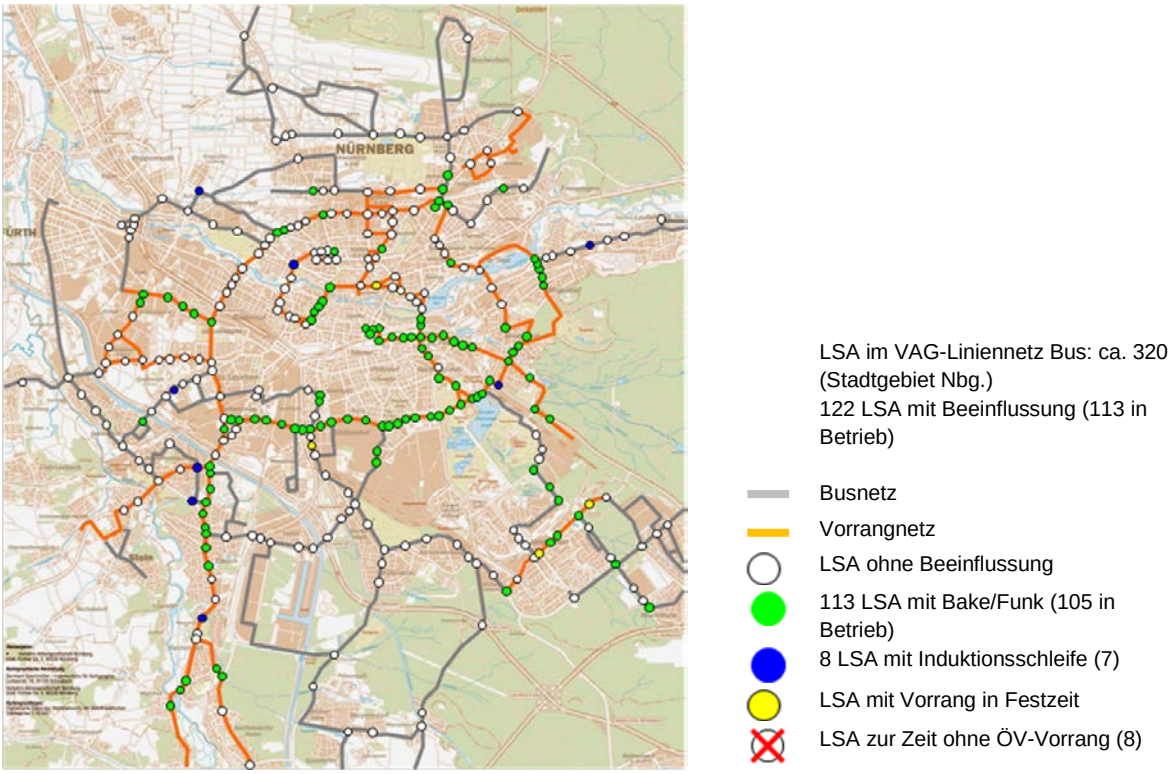


Abbildung 61. LSA-Ausstattung des Liniennetzes Bus (Quelle: VAG, Stand 02.2017).

Infolge des steten Ausbaus von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigung konnten Fahrzeitverkürzungen und insbesondere geringere Fahrzeitstreuungen erzielt werden, die durch Einsparungen beim Fahrzeugbedarf einen jährlichen Beitrag zur Wirtschaftlichkeit leisten.

6.2. Maßnahmen

Die Schwerpunktarbeit liegt in den nächsten Jahren in der Realisierung des 3. Bauabschnittes des Projektes „Beschleunigung Linie 4 Nord“ sowie dem zweiten und dritten Bauabschnitt des „Ringbuskonzeptes Nürnberg“. Mit dem Straßenbauprojekt Bayernstraße und mit Errichtung der IKEA in der Regensburger Straße müssen sowohl steuerungstechnische ÖPNV-Beschleunigungen für Bus und Straßenbahn als auch bauliche Maßnahmen umgesetzt werden. Die Beschleunigung der Straßenbahn in der Ostendstraße wird im Zusammenhang mit den Straßenumbaumaßnahmen (2.BA) erfolgen.

Zusätzlich zu den projektgebundenen Maßnahmen stehen laufende Sanierungs- und Pflegemaßnahmen des Bestands an. Es zeichnet sich immer mehr ab, dass mit der gestiegenen Anzahl von Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Beschleunigung auch der Pflegeaufwand stark angewachsen ist. Die kürzeren Fahrzeiten und die gestiegene Zuverlässigkeit aufgrund weniger Fahrzeitstreuung sind nach und nach in die Fahrpläne und die

Fahrzeugeinsatzpläne des Verkehrsunternehmens übernommen worden und erbringen u.a. entsprechende wirtschaftliche Einsparungen. Damit ist aber auch die Notwendigkeit gestiegen, dieses Qualitätsniveau zu halten. Wegen der starken Überalterung des LSA-Bestandes müssen in den nächsten Jahren deutlich mehr Lichtsignalanlagen saniert und wieder mit einer ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet werden. Die Anzahl der sich nicht in Betrieb befindlichen ÖPNV-Steuerungen ist aufgrund fehlender personeller Kapazitäten in den letzten Jahren erheblich gestiegen.

Ohne Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel und zusätzlichen Personals bei allen Beteiligten (Verwaltung und Verkehrsunternehmen) wird absehbar die Zahl der sich nicht in Betrieb befindlichen ÖPNV-Steuerungen erheblich steigen und das bereits erreichte Beschleunigungsniveau verloren gehen. Der Technologiefortschritt erfordert darüber hinaus eine stetige Erneuerung von Hard- und Software. Auch hierfür müssen zwingend entsprechende Kapazitäten bereitgestellt werden. Ferner wäre ein weiterer Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung nicht möglich. Dies entspricht weder den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Nürnberg noch dem gesetzlich geforderten Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Soll ein gutes Beschleunigungsniveau in der gewünschten Qualität gehalten werden, geht dies nur durch Einstellung der genannten Projekte im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) sowie der Erhöhung des Ansatzes für LSA-Sanierungen.

7. 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 angestrebtes 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, gering gehalten 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 21,3 Mio.-Betriebskilometer/Jahr[79]) zusammengefasst werden und unter die Aufgabenträgerschaft der Stadt Nürnberg fallen:

Linien-nummer	Linienweg	Anzahl d. Fahrten			Nutzwagen-km/Jahr
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
U 1	Fürth Hardhöhe – Langwasser Süd	485	316	248	2.509.000
U 2	Röthenbach – Flughafen	509	385	363	1.971.800
U 3	Gustav-Adolf-Straße - Nordwestring	498	390	242	1.298.500
Tram 4	Gibitzenhof – Am Wegfeld	332	200	124	838.300
Tram 5	Worzeldorfer Straße – Tiergarten	228	206	127	835.300
Tram 6	Doku-Zentrum – Westfriedhof	222	199	125	600.000

[79] Stand Dezember 2017

Linien-nummer	Linienweg	Anzahl d. Fahrten			Nutzwagen-km/Jahr
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
Tram 7	Tristanstraße – Hauptbahnhof[80]	221	196	121	201.400
Tram 8	Doku-Zentrum – Erlenstegen[81]	219	194	121	604.400
Bus 20	Am Wegfeld – Erlangen Arcaden	82	34	0	312.600
Bus 21	Ziegelstein – Buchenbühl	112	96	58	123.500
Bus 29	Am Wegfeld – Großgründlach Nord	36	0	0	55.800
Bus 30	Nordostbahnhof – Erlangen Arcaden / Hugenottenplatz	99	59	57	723.700
Bus 31	Herrnhütte – Großgründlach	101	58	54	424.700
Bus 32	Herrnhütte – Sieboldstraße Schleife	70	0	0	33.900
Bus 34	Plärrer – Friedrich-Ebert-Platz	204	181	114	203.200
Bus 35	Röthenbach – Nordostbahnhof	182	116	102	582.100
Bus 36	Plärrer – Doku-Zentrum	202	185	100	421.300
Bus 37	Heilig-Geist-Spital – Fürth Hbf	86	57	53	324.000
Bus 38	Virnsberger Straße – Stadtgrenze	153	102	55	347.000
Bus 39	Maximilianstraße – Fürth Hauptbahnhof	90	71	111	247.000
Bus 40	Mögeldorf – Behringersdorf	120	96	56	253.500
Bus 43	Hauptbahnhof –Heinemannbrücke	153	120	111	334.600
Bus 44	Hauptbahnhof – Zerzabelshof Ost	138	97	87	258.100
Bus 45	Frankenstraße –Ziegelstein Süd	106	95	56	388.800
Bus 46	Heilig-Geist-Spital –Martha-Maria-Krankenhaus	109	104	60	294.900
Bus 47	Heilig-Geist-Spital – Forchheimer Straße	89	57	53	143.700
Bus 49	Nordostbahnhof – Martha-Maria-Krankenhaus	26	0	0	19.700
Bus 50	Langwasser Mitte – Feucht Am Reichswald	46	2	1	84.200
Bus 51	Frankenstraße – Kornburg (- Wendelstein)	94	70	78	459.200
Bus 651	Frankenstraße – Kornburg - Schwand	73	30	10	412.100
Bus 52	Langwasser Mitte – Katzwang Süd	107	93	57	394.600
Bus 54	Langwasser Süd – Brunn Schleife	67	47	28	216.600

[80] bei Betrieb laut Kapitel 4.3.3.7
[81] bei Betrieb laut Kapitel 4.3.3.7

Linien-nummer	Linienweg	Anzahl d. Fahrten			Nutzwagen-km/Jahr
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
Bus 55	Meistersingerhalle – Langwasser Mitte	147	102	53	285.000
Bus 56	Langwasser Mitte – Fischbach Flachsröste	222	201	137	352.000
Bus 57	Langwasser Mitte – Fischbach Bahnhof	143	96	54	323.500
Bus 58	Frankenstraße – Wacholderweg	108	58	50	106.700
Bus 59	Langwasser Süd – Birnthon	52	47	27	174.200
Bus 60	Röthenbach – Bremer Straße Wende	20	0	0	36.200
Bus 61	Röthenbach – Schwabach	152	94	58	466.500
Bus 62	Röthenbach – Kornburg	144	95	58	565.300
Bus 65	Röthenbach – Nordostbahnhof	182	116	109	718.100
Bus 66	Röthenbach – Pillenreuth	114	94	56	269.200
Bus 67	Frankenstraße – Fürth Hauptbahnhof	156	99	58	701.000
Bus 68	Gustav-Adolf-Straße – Langwasser Mitte	115	87	41	383.900
Bus 69	Gustav-Adolf-Straße – Röthenbach	144	95	57	255.100
Bus 70	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Kneippallee	88	62	59	270.100
Bus 71	Gustav-Adolf-Straße – Oberasbach Leipziger Platz	84	62	58	198.200
Bus 72	Gustav-Adolf-Straße – Zirndorf Realschule	64	38	0	153.500
Bus 73	Gustav-Adolf-Straße – Virnsberger Straße – Stadtgrenze	90	71	0	144.000
Bus 82	Koppenhof – Reichelsdorf Bahnhof	51	0	0	57.100
Bus 90	Rothenburger Straße – Regelsbacher Straße	15	0	0	7.500
Bus 91	Röthenbach –Kornburg	4	0	0	13.200
Bus 92	Meistersingerhalle – Katzwang Süd	2	0	0	8.300
Bus 93	Meistersingerhalle – Kornburg	2	0	0	6.500
Bus 94	Sportanlage FCN – Heilig-Geist-Spital	2	0	0	2.800
Bus 95	Mögeldorf – Nordostbahnhof	3	0	0	2.800
Bus 96	Meistersingerhalle – Birnthon	3	0	0	11.000
Bus 97	Frankenstraße – Regelsbacher Straße	7	0	0	4.500
Bus 98	Langwasser Mitte – Stein Schloß	2	0	0	5.500

Linien-nummer	Linienweg	Anzahl d. Fahrten			Nutzwagen-km/Jahr
		Montag-Freitag	Samstag	Sonntag	
Bus 99	Höfles – Buch Süd	5	0	0	8.200
N 1	Nürnberg Hauptbahnhof – Buchenbühl	0	13	0	8.400
N 2	Nürnberg Hauptbahnhof – Lauf – Hersbruck	0	8	0	25.900
N 3	Nürnberg Hauptbahnhof – Heinemannbrücke	0	8	0	7.900
N 4	Nürnberg Hauptbahnhof – Brunn	0	8	0	19.300
N 5	Nürnberg Hauptbahnhof – Worzeldorf	0	8	0	10.400
N 6	Nürnberg Hauptbahnhof – Kornburg	0	8	0	18.200
N 7	Nürnberg Hauptbahnhof – Großhabersdorf	0	9	0	26.400
N 8	Nürnberg Hauptbahnhof – Bronnamberg	0	10	0	19.100
N 9	Nürnberg Hauptbahnhof – Burgfarrnbach	0	9	0	17.100
N 10	Nürnberg Hauptbahnhof – Reutleser Str. (- Erlangen Hugenottenplatz)	0	8	0	19.900
N 11	Nürnberg Hauptbahnhof – Stadtgrenze	0	8	0	7.300
N 12	Nürnberg Hauptbahnhof – Flughafen	0	8	0	7.500
N 13	Nürnberg Hauptbahnhof – Hüttenbach	0	8	0	28.300
N 15	Nürnberg Hauptbahnhof – Ezelsdorf	0	10	0	29.900
N 55	Nürnberg - Hagenhausen	0	10	0	18.300
N59	Rufbus: Ochenbruck – Nürnberg	0	8[82]	8[73]	max. 1.700
N 61	Koppenhof – Schwabach Schillerplatz	0	9	0	9.100

[82] Rufbus: Bedarfsfahrt nach vorheriger Anmeldung

8. Fazit

Der städtische öffentliche Personennahverkehr in Nürnberg weist insgesamt einen hohen Angebotsstandard auf. Umfassender künftiger Handlungsbedarf seitens der Aufgabenträgerin ist nicht gegeben, jedoch werden Möglichkeiten zielgerichteter Angebotsverbesserungen und -optimierungen gesehen. Größere wirtschaftliche und verkehrliche Optimierungsmöglichkeiten bieten die aufgezeigten mittel- und langfristig vorzusehenden Netzergänzungen und -erweiterungen des schienengebundenen allgemeinen ÖPNV.

Es zeigt sich zunehmend, dass die Optimierungsmöglichkeiten des Linienangebotes im Busergänzungsnetz inzwischen weitgehend ausgeschöpft sind. Vor allem die Verkehrsleistung und das Verkehrsangebot für zentrumsgerichtete Verkehre haben in Nürnberg einen guten Standard erreicht. Bei der Vernetzung benachbarter Zielorte innerhalb und außerhalb Nürnbergs zeigt sich ein Verbesserungspotential im Fahrtenangebot.

Für Beschleunigungsmaßnahmen und den barrierefreien Ausbau von Haltestellen besteht derzeit der höchste Handlungsbedarf. Unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen sind die erforderlichen Maßnahmen jedoch nicht zeitnah und dauerhaft umsetzbar.

Die Aufgabenträgerin definiert mit dem NVP einen Handlungsrahmen, innerhalb dessen das Verkehrsunternehmen bei der Leistungserbringung agieren kann. Ein operatives und strategisches Controlling der erbrachten Leistungen hat durch die Stadt Nürnberg zu erfolgen. Seitens der Aufgabenträgerin sind hierzu noch Verwaltungsstrukturen zu schaffen und unterstützende Maßnahmen zur Zielerreichung weiter zu präzisieren.

Stadtentwicklung steht zunehmend unter dem Zeichen sich verändernder Bevölkerungs- und Altersstrukturen, heterogener Arbeitsverhältnisse und einer anderen Freizeitgestaltung. Zudem haben die negativen Begleiterscheinungen des Kraftfahrzeugverkehrs Ausmaße erreicht, die die Stadt zum Handeln zwingen: Lärm und Abgase schaden Mensch und Umwelt und beeinträchtigen massiv die Lebensqualität in unserer Stadt. Um hier gegenzusteuern, ist die Schaffung attraktiver, umweltverträglicher Mobilitätsangebote ein wesentlicher Baustein. Als Rückgrat zeitgemäßer und nachhaltiger Mobilität fungiert der städtische ÖPNV. Die Vorteile eines guten ÖPNV-Angebotes sind auch volkswirtschaftlich von Bedeutung. So würde z.B. die Realisierung der vom Gutachter des Lärmaktionsplans für die Stadt Nürnberg empfohlenen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung rund 30 Mio. € pro Jahr für eine Laufzeit von 20 Jahren kosten. Die Ursachen für die Lärm- und Luftschadstoffbelastung wäre damit jedoch nicht behoben. Berechnungen zum volkswirtschaftlichen Nutzen der ÖPNV-Leistungen für Nürnberg aus dem Jahr 2009 haben ergeben, dass jeder in die Bereitstellung des ÖPNV investierte Euro einem gesamtgesellschaftlichen Nutzen von knapp 5 Euro gegenübersteht.[83]

Derzeit sind zur Erreichung aller verkehrs- und umweltpoltischen Ziele der Stadt Nürnberg in vertretbaren Zeiträumen nicht ausreichend finanzielle Mittel verfügbar. Auch zur Aufrechterhaltung des bestehenden guten Angebotes in Nürnberg sind mittelfristig nicht ausreichend Ressourcen bereitgestellt.

[83] VAG, Mobilität in Nürnberg „Nutzen des ÖPNV in Nürnberg“, Fakten & Daten Band 5, Juli 2009.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1. Verkehrsmittelwahl der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg). 10

Abbildung 2. Entwicklung der Präferenz bei Konflikten zwischen ÖPNV und MIV (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016). 10

Abbildung 3. Beurteilung künftiger Maßnahmen für den ÖPNV (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016). 11

Abbildung 4. Übersicht der Maßnahmenpakete des NVP (Maßnahmen) 2005–2010. 13

Abbildung 5. Nicht abwickelbares Liniennetz Straßenbahn ohne Anpassung UND mit Lückenschluss nach Eröffnung der U-Bahnlinie U3 (Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung). 14

Abbildung 6. Ausbaustand U-Bahn 2016 (Kartengrundlage: Stadt Nürnberg, U-Bahnbauamt). 16

Abbildung 7. Ringbuskonzept & Buskonzept Nürnberger Norden (Quelle: VAG). 18

Abbildung 8. Verkehrsmittelwahl der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Entwicklung 1976, 1989, 1996, 2006, 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 der Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg). 24

Abbildung 9. Räumlichen Orientierung der Bewohner(innen) der Stadt Nürnberg, Vergleich 1989 und 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg) 25

Abbildung 10. Verkehrsmittelnutzung nach Wohnort (Stadtteil) (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg). 26

Abbildung 11. PKW-Besitz der Haushalte in Nürnberg, Stand 2013 (Quelle: Stadt Nürnberg, Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth, Auswertung Wohnungs- und Haushaltserhebung „Leben in Nürnberg“). 26

Abbildung 12. Verkehrsmittelnutzung nach Altersklassen (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg). 27

Abbildung 13. Entwicklung der Nutzzugkm pro Werktag nach Verkehrsmittel (Quelle: VAG) 33

Abbildung 14. Entwicklung der Linienbeförderungsfälle pro Werktag (Quelle: VAG). 35

Abbildung 15. Netzbelastungsplan – Fahrgäste allgemeiner ÖPNV (Quelle: VAG, Bestandszahlen 2015/2016). 36

Abbildung 16. Einteilung des Stadtgebiets in Verkehrszellen. 37

Abbildung 17. Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Gebietskategorien. 38

Abbildung 18. Anteil an ÖPNV-Wegen nach Erwerbstätigkeit (in %), Stand 2016 (Quelle: Mobilitätsverhalten 2016 Stadt Nürnberg, Socialdata Planegg). 43

Abbildung 19. Dienstleistungs-Qualitätskreis (Quelle: DIN EN 13816:2002). 74

Abbildung 20. Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV (Quelle: Ad-hoc-Arbeitsgruppe Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV). 76

Abbildung 21. Erreichbarkeit des erweiterten Zentrums (Montag-Freitag NVZ) 90

Abbildung 22. Erreichbarkeit des engen Zentrums (Montag-Freitag NVZ). 91

Abbildung 23. Isochronendarstellung der Reisezeit zu den Kliniken im Stadtgebiet Nürnberg (NVZ, 2 Umstiege). 94

Abbildung 24. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Tiergarten (NVZ, 1 Umstieg). 96

Abbildung 25. Isochronendarstellung der Reisezeit zur Arena und zum Stadion (NVZ, 2 Umstiege). 97

Abbildung 26. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Flughafen (NVZ, 2 Umstiege). 98

Abbildung 27. Isochronendarstellung der Reisezeit zur Messe (NVZ, 1 Umstieg). 99

Abbildung 28. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Hafen (NVZ, 2 Umstiege). 100

Abbildung 29. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Nordostpark (NVZ, 1 Umstieg). 101

Abbildung 30. Isochronendarstellung der Reisezeit zum Nordostpark (NVZ, 2 Umstiege). 102

Abbildung 31. ÖPNV-Netz des Zentrums (Quelle: VAG). 105

Abbildung 32. Netzanalyse erweitertes Zentrum 107

Abbildung 33. Netzanalyse - enges Zentrum. 108

Abbildung 34. Einzugsradien U-Bahn und Straßenbahn Altstadt. 109

Abbildung 35. Schema Ringbuslinien – Tangentialverbindungen (Quelle: VAG). 110

Abbildung 36. Entwicklung der Pünktlichkeit (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016). 113

Abbildung 37. Entwicklung der Pünktlichkeit (Quelle: VAG Dienstleistungsbericht 2016). 113

Abbildung 38. Verlauf der ehemaligen Ringbahn und geplante Lage der Haltestellen (Quelle: VGN GmbH) 125

Abbildung 39. Bestandsnetz Busnetz Nürnberger Westen / Fürther Osten. 128

Abbildung 40. Zielnetz Maßnahmenpaket Busnetz West 1 / Fürth Ost (U3 Nordwestring) (Quelle: VAG). 130

Abbildung 41. Isochronendarstellung der Reisezeit von Fürth Hauptbahnhof im Bestandsnetz (HVZ, 0 Umstiege) 131

Abbildung 42. Isochronendarstellung der Reisezeit von Fürth Hauptbahnhof nach Umsetzung des Maßnahmenpakets 1 „Busnetz West 1 / Fürth Ost“ (HVZ, 0 Umstiege). 132

Abbildung 43. Ausschnitt aus der Karte zur Wegelängenanalyse zu den fußläufigen Einzugsbereichen von Haltestellen (Quelle: Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth) 134

Abbildung 44. Busnetz- Prognosebezugsfall NVEP 2025+ (Kartengrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung). 136

Abbildung 45. Zielnetz Maßnahmenpaket 4 Durchbindung Linie 44 / 56 (Klinikum Süd / IKEA) (Quelle: VAG). 138

Abbildung 46. Schematischer Trassenverlauf der Straßenbahnverlängerung bis U-Bahnhof Bauernfeindstraße (Plan: West 8 urban design & landscape architecture b.v.) 142

Abbildung 47. Flussdiagramm zur Fortschreibung des NVP (Quelle: VDV-Mitteilung 7038, August 2015, S. 37). 144

Abbildung 48. Klassifikation Bushaltestellen. 146

Abbildung 49. Kriterien Priorisierung Bushaltestellen (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.33)..... 147

Abbildung 50. Ergebnis Priorisierung und Umbauvorschlag gemäß Planungsleitfaden (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.95)..... 148

Abbildung 51. Planungsleitfaden für den barrierefreien Ausbau (Quelle: Julia Hart, Masterarbeit „Barrierefreies Bayern 2022 – Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Haltestellennetzes der Stadt Nürnberg“, S.87)..... 150

Abbildung 52. Verteilung der Umbauvorschläge der Haltestellen des Vorrangnetzes..... 150

Abbildung 53. Bushaltestellen im KIP-Programm..... 151

Abbildung 54. Klassifikation Straßenbahnhaltestellen (Kartengrundlage: VAG)..... 153

Abbildung 55. Kriterien Priorisierung Straßenbahnhaltestellen..... 154

Abbildung 56. Klassifizierung U-Bahnhöfe..... 156

Abbildung 57. Aufzugerneuerungsprogramm und Revitalisierungsprogramm U-Bahnhöfe..... 157

Abbildung 58. Barrierefreier Ausbaustand der S-Bahnhaltestellen im Raum Nürnberg, Stand Dezember 2016 (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH)..... 160

Abbildung 59. Kartenausschnitt – Barrierefreier Ausbaustand der Bahnhaltepunkte (ohne S-Bahn) im Raum Nürnberg, Stand Dezember 2016 (Quelle: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH)..... 161

Abbildung 60. LSA-Ausstattung des Straßenbahnnetzes (Quelle: VAG, Stand 02.2017)..... 162

Abbildung 61. LSA-Ausstattung des Liniennetzes Bus (Quelle: VAG, Stand 02.2017)..... 163

ANLAGEN

Anlage 1	Generalverkehrsplan Nürnberg – Schienennetz 2017
Anlage 2	Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Stand August 2015)
Anlage 3	Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen

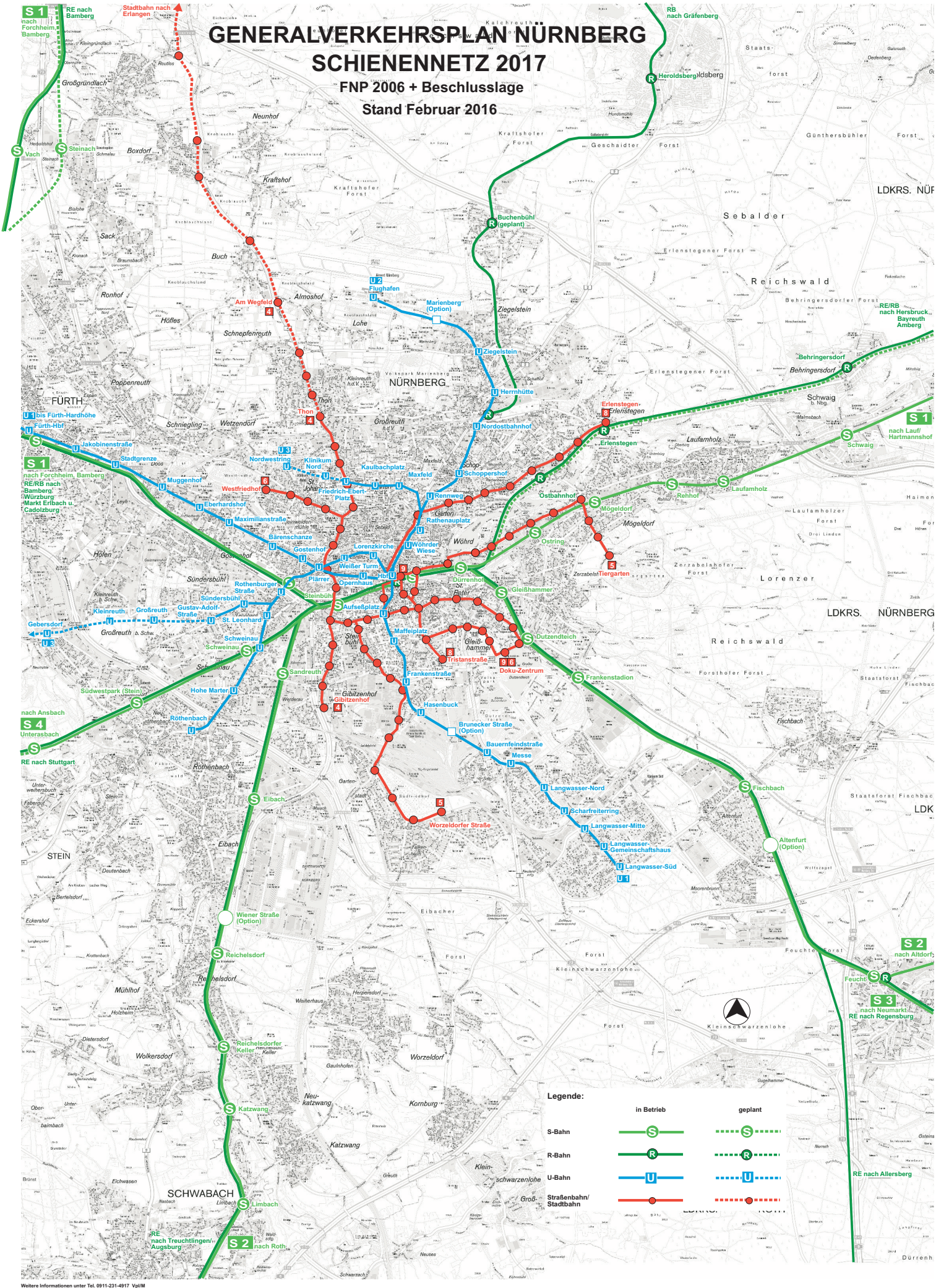
DOKUMENTE ZUM DOWNLOAD

UNTER WWW.NUERNBERG.DE/INTERNET/VERKEHRSPLANUNG/NAHVERKEHRSPLAN.HTML

- Bauliche Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VGN (Stand 28.03.2017)
- Leitfaden Städteachse – Empfehlungen für Mindeststandards für den barrierefreien Um- und Neubau von Bushaltestellen im VGN-Gebiet (Stand 30.01.2017)
- Julia Hart. Barrierefreies Bayern bis 2022. Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Busnetzes der Stadt Nürnberg, August 2015.

Anlage 1

Generalverkehrsplan Nürnberg – Schienennetz 2017


GENERALVERKEHRSPLAN NÜRNBERG
SCHIENENNETZ 2017
FNP 2006 + Beschlusslage
Stand Februar 2016
Legende:
in Betrieb
geplant
S-Bahn
R-Bahn
U-Bahn
Straßenbahn/ Stadtbahn
NÜRNBERG
FÜRTH
SCHWABACH
STEIN
LDKRS. NÜRNBERG
Hauptbahnhof
Plärrer
Opernhaus
Weißer Turm
Lorenzkirche
Gostenhof
Bärenschanze
Maximilianstraße
Eberhardshof
Muggenhof
Westfriedhof
Friedrich-Ebert-Platz
Nordwestring
Klinikum Nord
Kaulbachplatz
Maxfeld
Schoppershof
Rennweg
Rathenauplatz
Wöhrder Wiese
Ostbahnhof
Mögeldorf
Tiergarten
Rehhof
Laufamholz
Ostring
Dürrenhof
Peter
Gleißhammer
Dutzendteich
Frankenstadion
Tristanstraße
Doku-Zentrum
Maffeiplatz
Aufseßplatz
Rothenburger Straße
Sündersbühl
Steinbühl
Gustav-Adolf-Straße
St. Leonhard
Schweinau
Sandreuth
Frankenstraße
Hasenbuck
Gibitzenhof
Hohe Marter
Rothenbach
Südwestpark (Stein)
Worzeldorfer Straße
Brunecker Straße (Option)
Bauernfeindstraße Messe
Langwasser-Nord
Scharfreiterring
Langwasser-Mitte
Langwasser-Gemeinschaftshaus
Langwasser-Süd
Fischbach
Altenfurt (Option)
Flughafen
Marienberg (Option)
Ziegelstein
Herrnhütte
Nordostbahnhof
Buchenbühl (geplant)
Am Wegfeld
Almoshof
Thon
Jakobinenstraße
Fürth-Hbf
Stadtgrenze
Gebersdorf
Großreuth b. Schw.
Großreuth
Kleinreuth
Wiener Straße (Option)
Reichelsdorf
Reichelsdorfer Keller
Katzwang
Limbach
Eibach
Behringersdorf
Erlenstegen
Schwaig
Laufamholz
Rehhof
Ostbahnhof
Mögeldorf
Tiergarten
Zerzabelshof
Lorenzer Forst
Reichswald
Sebalder Reichswald
Staatsforst Fischbach
Altenfurt
Feucht
Kleinschwarzenlohe
Worzeldorf
Kornburg
Neukatzwang
Katzwang
Wolkersdorf
Mühlhof
Eibacher Forst
Kraftshofer Forst
Geschaidter Forst
Günthersbühler Forst
Staats-forst
Behringersdorfer Forst
Erlenstegener Forst
Forsthofer Forst
Feuchter Forst
Kleinschwarzenlohe Forst
Buch
Ronhof
Höfles
Schnepfenreuth
Poppenreuth
Schniegling
Wetzendorf
Großreuth b.d.V.
Lohe
Ziegelstein
Volkspark Marienberg
Kraftshof
Neunhof
Boxdorf
Steinach
Vach
Großgründlach
Kleingründlach
Sack
Buch
Ronhof
Almoshof
Thon
Schnepfenreuth
Höfles
Schniegling
Wetzendorf
Großreuth b.d.V.
Lohe
Ziegelstein
Volkspark Marienberg
Poppenreuth
Hafen
Sündersbühl
Steinbühl
Gostenhof
Gleishammer
Maxfeld
Schoppershof
Rennweg
Garten
Wöhrd
Ostring
Dürrenhof
Peter
Gleißhammer
Dutzendteich
Maffeiplatz
Gleißhammer
Tristanstraße
Doku-Zentrum
Frankenstraße
Frankenstadion
Gibitzenhof
Hasenbuck
Brunecker Straße (Option)
Bauernfeindstraße Messe
Langwasser-Nord
Scharfreiterring
Langwasser-Mitte
Langwasser-Gemeinschaftshaus
Langwasser-Süd
Fischbach
Altenfurt (Option)
Worzeldorfer Straße
Sandreuth
Eibach
Rothenbach
Hohe Marter
Südwestpark (Stein)
Schweinau
Gustav-Adolf-Straße
St. Leonhard
Sündersbühl
Rothenburger Straße
Steinbühl

Anlage 2

Barrierefreiheit – Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen (Stand August 2015)

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Bushaltestellen - Stand August 2015

(Grundlage - Daten Masterarbeit "Barrierefreies Bayern 2022 - Entwicklung eines Bewertungssystems zur Priorisierung des Busnetzes der Stadt Nürnberg"
Fortschreibung - Priorisierungslisten "Vorrangnetz: Bushaltestellen mit Priorität 1" und "Vorrangnetz: Bushaltestellen mit Priorität 1a")

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
				Priorität Ia		
1	Dianaplatz	58,65,N6	Hin	Mögeldorf	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
2	Dianaplatz	58,65,N6	Hin	Wacholderweg	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
3	Dianaplatz	68	Rück	Gustav-Adolf-Str	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
4	Dianaplatz	58,68	Rück	Frankenstr. U	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
5	Eibach Mitte	61,62,N6	Hin	Schwabach	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
6	Eibach Mitte	61,62,N6	Rück	Röthenbach U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
7	Ellingstr.	61,62	Rück	Röthenbach U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
8	Ellingstr.	61,62	Hin	Schwabach	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
9	Frankenstr. U	51	Hin	Kornburg Schl.	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
10	Frankenstr. U	67	Hin	Fürth Hbf	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
11	Frankenstr. U	65	Hin	Mögeldorf	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
12	Frankenstr. U	58,65,51	Hin	Wacholderweg	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
13	Frankenstr. U	58	Rück	Frankenstr. U	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
14	Frühlingstr.	35,38,N9	Hin	Thon	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
15	Frühlingstr.	35,38,N9	Rück	Röthenbach U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
16	G-Strehlitz. Str	50,56,57,N4	Hin	Am Reichswald	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
17	G-Strehlitz. Str	50,56,57,N4	Rück	Langwasser Mi. U	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
18	Harnischschlag	52,68,92,93,98	Hin	Katzwang Süd W.	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
19	Harnischschlag	52,68,92,93,98	Rück	Langwasser Mi. U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
20	Herrnhütte U	22,23,N1	Hin	Herrnhütte U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
21	Herrnhütte U	23,N1	Hin	Sieboldstr. Schl	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
22	Jaeckelstr.	65	Hin	Mögeldorf	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
23	Jaeckelstr.	65	Rück	Röthenbach	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
24	Klinikum Nord	34	Rück	Plärrer	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
25	Klinikum Nord	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
26	Klinikum Süd	56	Hin	Flachsröste	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
27	Langwasser Bad	50,56,57	Rück	Langwasser Mi. U	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
28	Langwasser Bad	50,56,57	Hin	Am Reichswald	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
29	Langwasser Mi. U	52,92,93	Hin	Katzwang Süd W.	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
30	Langwasser Mi. U	55,92,93	Hin	Langwasser Mi. U	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
31	Langwasser Mi. U	50,57	Hin	Am Reichswald	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
32	Langwasser Mi. U	56	Hin	Flachsröste	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
33	Langwasser Mi. U	52,56,68	Rück	Langwasser Mi. U	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
34	Langwasser Mi. U	68,98	Rück	Gustav-Adolf-Str	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
35	Langwasser Süd U	54,59,N4	Hin	Brunn Schleife	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
36	Maximilianstr. U	35,38,39	Hin	Thon	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
37	Maximilianstr. U	35,38,N9	Rück	Röthenbach U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
38	Maxtor	46,47,N12	Hin	Martha-Maria-Khs	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
39	Maxtor	46,47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
40	Meistersingerh.	55	Rück	Meistersingerh.	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
41	Meistersingerh.	55	Hin	Langwasser Mi. U	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
42	Meistersingerh.	36,92,93,96	Rück	Plärrer U	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
43	Meistersingerh.	36,96	Hin	Doku-Zentrum	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
44	Mögeldorf S	40,45,N2	Hin	Schwaig	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
45	Nordostbahnhof U	45,46	Hin	Mögeldorf	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
46	Nordostbahnhof U	45,46	Rück	Thon	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
47	Nordostbahnhof U	21	Hin	Siedlungswerk	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
48	Rathaus	36,46,47,N11,N12	Hin	Doku-Zentrum	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
49	Röthenbach U	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
50	Röthenbach U	69	Rück	Gustav-Adolf-Str	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
51	Röthenbach U	67	Rück	Frankenstr.	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
52	Röthenbach U	67,N7	Hin	Fürth Hbf	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
53	Röthenbach U	63,64,98	Hin	Goethering	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
54	Röthenbach U	35,65	Hin	Thon	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
55	Röthenbach U	61,62	Hin	Schwabach	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
56	Röthenbach U	69	Hin	Röthenbach U	Busbahnhof	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
57	Schußleitenweg	61,62	Hin	Schwabach	Bucht	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
58	Schußleitenweg	61,62,67	Rück	Röthenbach U	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
59	Stephanstr.	43,44,N3	Hin	Zerzabelshof Ost	Kap	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
60	Stephanstr.	43,44,N3	Rück	Hauptbahnhof S U	Fahrbahnrand	Ausführungsplanung vorhanden, Umsetzung im Rahmen des KIP
				Priorität I		
61	Annette-Kolb-Str	55, N4	Hin	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
62	Annette-Kolb-Str	55,N4	Rück	Meistersingerh.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
63	Anzengruberstr.	54,56,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
64	Anzengruberstr.	54,56,59,96,N4	Hin	Brunn Schleife		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
65	Balth.-Neumann-Str.	65	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
66	Balth.-Neumann-Str.	65	Rück	Röthenbach		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
67	Baststr.	31	Hin	Neunhof		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
68	Baststr.	31	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
69	Bauvereinstr.	36,94	Rück	Plärrer U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
70	Bauvereinstr.	36	Hin	Doku-Zentrum		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
71	Bestelmeyerstr.	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
72	Bestelmeyerstr.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
73	Bingstr	94,43,N3	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
74	Bingstr.	43,65,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
75	Boxdorf	28,30,N10	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
76	Boxdorf	29,303N10	Hin	Am Steig		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
77	Boxdorf Nord	29,3	Hin	Am Steig		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
78	Boxdorf Nord	28,30,N10	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
79	Brettergartenstr	38	Hin	Kriegsopfersiedl		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
80	Brettergartenstr	38, N11	Rück	Virnsberg.Str. W		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
81	Brieger Str.	56	Rück	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
82	Burgerstr.	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
83	Burgerstr.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
84	Castellstr.	61,62,N6	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
85	Castellstr.	61,62,N6	Hin	Schwabach		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
86	Cramergasse	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
87	Dorfäckerstr.	38	Hin	Kriegsopfersiedl		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
88	Fischbach Bahnhof	54,56,59,N4	Hin	Brunn Schleife		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
89	Fischbach Bahnhof	54,56,57,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
90	G.Ledeb./Gleiw.S	50,54,57,59,96,N4	Hin	Am Reichswald		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
91	G.Ledeb./Gleiw.S	50,57,96,54,59,N4	Rück	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
92	Gleißhammer Bf.	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
93	Gleißhammer Bf.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
94	Gostenhof West U	34,N9	Rück	Plärrer		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
95	Großreuth h d V	46	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
96	Großreuth h d V	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
97	Hallertor	36	Rück	Plärrer U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
98	Hallertor	36	Hin	Doku-Zentrum		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
99	Hauptbahnhof S U	43,44,N10,N7,N9	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
100	Heidestr.	60,66,67,91,98,N6	Hin	Bremer Str. Wende		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
101	Heidestr.	67,N6	Hin	Fürth Hbf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
102	Hintermayrstr.	45	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
103	Hintermayrstr.	45	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
104	Hohe Marter N. U	35,65	Hin	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
105	Hohe Marter N. U	65	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
106	Hutbergstr.	54,59,96,N4	Hin	Brunn Schleife		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
107	Hutbergstr.	54,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
108	Kammerst. Str.	35,N7,65	Hin	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
109	Kammerst. Str.	35,N7,65	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
110	Katzwang Mitte	52,62,92,N6	Rück	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
111	Katzwang Mitte	52,62,92,N6	Hin	Katzwang Süd W.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
112	Komotauer Str.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
113	Koppenhof	61,62,82,N6	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
114	Koppenhof	61	Hin	Schwabach		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
115	Koppenhof	62,N6,N61	Hin	Kornburg		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
116	Markgrafenstr	51,58,65	Hin	Kornburg Schl.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
117	Markgrafenstr	51,58,65	Rück	Alemannenstr		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
118	Martha-Maria-Khs	46	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
119	Maxfeld U	46,47,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
120	Maxfeldstr.	46,47,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
121	Maxfeldstr.	46,47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
122	Merianstr.	45	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
123	Merianstr.	45	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
124	Neulandsiedlung	52,68,92,93,98	Rück	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
125	Neulandsiedlung	52,68,92,93,98	Hin	Katzwang Süd W.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
126	Paul-Moor-Schule	23	Hin	Sieboldstr. Schl		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
127	Paul-Moor-Schule	23	Rück	Herrnhütte U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
128	Pommernstr./BBW	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
129	Pommernstr./BBW	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
130	Poststr.	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
131	Poststr.	55,96	Rück	Meistersingerh.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
132	Prutzstr.	40,N2	Rück	Mögeldorf S		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
133	Prutzstr.	40,N2	Hin	Schwaig		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
134	Reichelsdorf Süd	61,82,N61	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
135	Reichelsdorf Süd	61,82,N61	Hin	Schwabach		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
136	Schniegling	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
137	Schniegling	38,N11	Rück	Virnsberg.Str. W		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
138	Schniegling	38,39	Hin	Kriegsopfersiedl		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
139	Sieboldstr. Schl	23	Hin	Sieboldstr. Schl		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
140	St. Johannisfrdh.	34	Rück	Plärrer		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
141	St. Johannisfrdh.	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
142	Stirnerstr.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
143	Tauberstr.	69	Hin	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
144	Tauberstr.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
145	Tellstr.	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
146	Tellstr.	47	Hin	Forchheimer Str.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
147	Theresienkhs.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
148	Theresienkhs.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
149	Thuisbrunner Str	22	Hin	Herrnhütte U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
150	Thuisbrunner Str	22	Rück	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
151	Tucholskystr.	55	Hin	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
152	Tucholskystr.	55	Rück	Meistersingerh.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
153	Vogelweiherstr.	58,65	Hin	Wacholderweg		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
154	Vogelweiherstr.	58	Rück	Frankenstr. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
155	Vogelweiherstr.	65	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
156	Waldaustr.	68	Hin	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
157	Waldaustr.	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
158	Westfriedhof	35,38,39	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
159	Westfriedhof	35,38,39	Hin	Thon		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
160	Westfriedhof Kr.	35,38,39,N11	Rück	Röthenbach U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
161	Widhalmstr.	43,44,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
162	Widhalmstr.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
163	Wohnstift a. T.	65	Hin	Mögeldorf		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
164	Wohnstift a. T.	65	Rück	Röthenbach		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
165	Zerzabelshof M.	44,94	Rück	Hauptbahnhof S U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
166	Zerzabelshof M.	44	Hin	Zerzabelshof Ost		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
167	Zuckmayerweg	55,N4	Hin	Langwasser Mi. U		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
168	Zuckmayerweg	55,N4	Rück	Meistersingerh.		Haltestelle im Rahmen des Vorrangnetzes vom Stadtrat beschlossen
				Priorität II und III		
169	Akademie d. b. K.	65	Hin	Mögeldorf		
170	Akademie d. b. K.	65	Rück	Röthenbach		
171	Akeleiweg	58	Rück	Frankenstr. U		
172	Alemannenstr.	51, 65	Hin	Kornburg Schl., Mögeldorf		
173	Alemannenstr.	68, N6	Rück	Gustav-Adolf-Str		
174	Alemannenstr.	68, N6	Hin	Langwasser Mi. U		
175	Almoshof	33	Hin	Fürth		
176	Almoshof	33	Rück	Flughafen		
177	Almoshof Schule	33	Rück	Flughafen		
178	Almoshof Schule	33	Hin	Fürth		
179	Alpenrosenweg	58	Hin	Wacholderweg		
180	Altenfurt Hallenbad	57, 96, N4	Rück	Langwasser Mi. U, Meistersingerhalle		
181	Altenfurt Hallenbad	57, 96, N4	Hin	Fischbach Bf.Wende, Meistersingerhalle		
182	Altenfurter Str.	57,96 N4	Rück	Langwasser Mi. U		
183	Altenfurter Str.	54, 56, 59	Rück	Langwasser Süd U		
184	Altenfurter Str.	54, 56, 57, 59, 96, N4	Hin	Brunn Schleife		
185	Altmühlweg	62, N6, N61	Hin	Kornburg		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
186	Altmühlweg	62, N6	Rück	Röthenbach U		
187	Am Bauernfeld	56	Rück	Langwasser Mi. U		
188	Am Bauernfeld	56	Hin	Flachsröste		
189	Am Bäumling	33	Hin	Fürth		
190	Am Bäumling	33	Rück	Flughafen		
191	Am Bäumling	22, 32, N12	Hin	Herrnhütte U		
192	Am Bäumling	22, 32, N12	Rück	Thon		
193	Am Hartgraben	54,56,59,94,N4	Hin	Brunn Schleife		
194	Am Hartgraben	54,56,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		
195	Am Kressenstein	31	Hin	Neunhof		
196	Am Kressenstein	31	Rück	Thon		
197	Am Ludwigskanal	67, 98, N	Hin	Fürth Hbf		
198	Am Ludwigskanal	67,98,N6	Rück	Frankenstr.		
199	Am Rangierbahnhof	51,67,N5	Hin	Kornburg Schl.		
200	Am Rangierbahnhof	51,67,N5	Rück	Alemannenstr		
201	Am Schlag	56	Rück	Langwasser Mi. U		
202	Am Schlag	56	Hin	Flachsröste		
203	Am Steig	20,28	Hin	Erlangen		
204	Am Steig	20,29	Rück	Thon		
205	Am Steig	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
206	Am Steig	N10	Hin	Hugenottenplatz		
207	Am Tillypark	68,69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
208	Am Tillypark	68,69	Hin	Langwasser Mi. U		
209	Am Wegfeld	31	Hin	Neunhof		
210	Am Wegfeld	33	Hin	Fürth		
211	Am Wegfeld	31,33	Rück	Thon		
212	Am Wegfeld	20,28,29,30,N10	Rück	Thon		
213	Am Wegfeld	20,28,29,30,N10	Hin	Großgründlach N		
214	An der Bergleite	52,92	Hin	Katzwang Süd W.		
215	An der Bergleite	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
216	An der Marterlach	58	Hin	Wacholderweg		
217	Appelstr.	62, N6	Hin	Kornburg		
218	Appelstr.	62, N6	Rück	Röthenbach U		
219	Arminiusstraße	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
220	Arminiusstraße	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
221	Aufseßplatz U	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
222	Aufseßplatz U	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
223	August-Meier-Heim	44	Rück	Hauptbahnhof S U		
224	August-Meier-Heim	44	Hin	Zerzabelshof Ost		
225	Äuß.Buttend. Str	39	Hin	Maximilianstr. U		
226	Äuß.Buttend. Str	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
227	Austr.	N7	Hin	Goethering		
228	Ayrerstr.	44,94	Rück	Hauptbahnhof S U		
229	Ayrerstr.	44, N3	Hin	Zerzabelshof Ost		
230	Ayrerstr.	N3	Hin	Heinemannbrücke		
231	Bahnhof Eibach	66	Hin	Pillenreuth		
232	Bamberger Str.	31	Hin	Neunhof		
233	Bamberger Str.	20,28,29,30,33,N10	Hin	Erlangen		
234	Bamberger Str.	20,28,29,30,31,N10	Rück	Thon		
235	Bärenbühlgraben	56	Hin	Flachsröste		
236	Bärenbühlgraben	56	Rück	Langwasser Mi. U		
237	Bärenschanze U	N9	Hin	Külsheimstr.		
238	Bärenschanze U	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
239	Bauernfeindstr U	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
240	Bauernfeindstr U	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
241	Bayernlinie	52,92,93	Rück	Langwasser Mi. U		
242	Bayernlinie	52,92,93	Hin	Katzwang Süd W.		
243	Bayernstr.	65	Rück	Röthenbach		
244	Bayernstr.	65,92,93	Hin	Mögeldorf		
245	Bayernstr.	92,93,N15,N4	Hin	Katzwang Süd W.		
246	Bayernstr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
247	Bennostr.	23	Hin	Sieboldstr. Schl		
248	Bennostr.	23	Rück	Herrnhütte U		
249	Berufsförd.-Werk	26	Hin	Berufsförd.-Werk		
250	Bessemerstr.	21	Hin	Siedlungswerk		
251	Bessemerstr.	21,46,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
252	Bessemerstr.	N1	Hin	Siedlungswerk		
253	Beuthener Str.	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		
254	Beuthener Str.	55,96	Rück	Meistersingerh.		
255	Bhf.Eibach	66	Rück	Röthenbach U		
256	Bhf.Eibach/Hafenstr.	60,66,67,91,98,N6	Rück	Röthenbach U		
257	Bhf.Eibach/Hafenstr.	60,66,67,91,98,N6	Hin	Bremer Str. Wende		
258	Bibertstr.	67	Hin	Fürth Hbf		
259	Bibertstr.	67	Rück	Frankenstr.		
260	Bibertstr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
261	Bibertstr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
262	Bielefelder Str.	35	Hin	Thon		
263	Bielefelder Str.	35	Rück	Röthenbach U		
264	Bienweg	38,39,N11	Hin	Kriegsopfersiedl		
265	Bienweg	38,39,N11	Rück	Virnsberg.Str. W		
266	Bingstr.	65	Rück	Röthenbach		
267	Bismarckschule	45	Hin	Mögeldorf		
268	Bismarckschule	45	Rück	Thon		
269	Blücherstr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
270	Blücherstr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
271	Bochumer Str.	66,91	Hin	Pillenreuth		
272	Bochumer Str.	66,91	Rück	Röthenbach U		
273	Boxbergweg	20,28	Hin	Erlangen		
274	Boxbergweg	20,29	Rück	Thon		
275	Boxdorf	20,28	Hin	Erlangen		
276	Boxdorf	20,29	Rück	Thon		
277	Boxdorf Nord	N10	Hin	Hugenottenplatz		
278	Brandstr.	40,N2	Hin	Schwaig		
279	Brandstr.	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
280	Brehmstr.	68	Hin	Langwasser Mi. U		
281	Brehmstr.	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
282	Brehmstr.	N6	Hin	Kornburg Schl.		
283	Brehmstr.	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
284	Bremer Str.	60,67,98	Rück	Röthenbach U		
285	Bremer Str.	67,98	Hin	Fürth Hbf		
286	Bremer Str. Wende	60	Hin	Bremer Str. Wende		
287	Brieger Str.	56	Hin	Flachsröste		
288	Brunn Mitte	54,N4	Hin	Brunn Schleife		
289	Brunn Mitte	54,N4	Rück	Langwasser Süd U		
290	Brunn Ost	54,N4	Rück	Langwasser Süd U		
291	Brunn Ost	54,N4	Hin	Brunn Schleife		
292	Brunn Schleife	54,N4	Rück	Langwasser Süd U		
293	Brunner Berg	54,N4	Hin	Brunn Schleife		
294	Brunner Berg	54,N4	Rück	Langwasser Süd U		
295	Brunner Str	54, N4	Hin	Brunn Schleife		
296	Brunner Str	54, N4	Rück	Langwasser Süd U		
297	Buch Nord	31	Hin	Neunhof		
298	Buch Nord	31	Rück	Thon		
299	Buch Nord	20,28,29,30,N10	Rück	Thon		
300	Buch Nord	20,28,29,30,N10	Hin	Erlangen		
301	Buch Süd	31,33	Hin	Neunhof		
302	Buch Süd	31,33	Rück	Thon		
303	Buchenbühler Weg	21, N1	Hin	Siedlungswerk		
304	Bucher Str/Nordring	35,45,N10	Hin	Thon		
305	Bucher Str/Nordring	45	Hin	Mögeldorf		
306	Bucher Str/Nordring	35	Rück	Röthenbach U		
307	Bucher Str/Nordring	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
308	Burgstr.	36,N11	Rück	Plärrer U		
309	Burgstr.	36,N11	Hin	Doku-Zentrum		
310	Burkhardtstr.	66	Hin	Pillenreuth		
311	Business Tower	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
312	Business Tower	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
313	Business Tower	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
314	Business Tower	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
315	Cadolzburger Str	67,N8	Rück	Frankenstr.		
316	Cadolzburger Str	67,N8	Hin	Fürth Hbf		
317	Cargo Zentrum	32,33,N12	Rück	Thon		
318	Cargo Zentrum	32,33,N12	Hin	Flughafen		
319	Carl-von-Linde-Str.	45	Hin	Mögeldorf		
320	Carl-von-Linde-Str.	45	Rück	Thon		
321	Celtisplatz	N5,N8	Hin	Worzeldorf FWhaus		
322	Celtisplatz	N5,N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
323	Charkovstr.	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
324	Charkovstr.	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		
325	Christuskirche	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
326	Christuskirche	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
327	Clarsbacher Str.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
328	Clarsbacher Str.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
329	Cramergasse	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		
330	Cuxhavener Str.	20,26,28,29,30,31,N10	Hin	Erlangen		
331	Cuxhavener Str.	20,26,28,29,30,31,N10	Rück	Thon		
332	Deichslerstr.	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
333	Deichslerstr.	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
334	Deutschherrnstr.	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
335	Deutschherrnstr.	34	Rück	Plärrer		
336	Diebacher Straße	70,71,72	Rück	Gustav-Adolf-Str		
337	Diebacher Straße	70,71,72	Hin	Zdf. Kneippallee		
338	Dieselstr.	35,65	Hin	Thon		
339	Dieselstr.	35	Rück	Röthenbach U		
340	Doku-Zentrum	65,82,83	Rück	Röthenbach		
341	Doku-Zentrum	36,55,65,92,93,96	Hin	Doku-Zentrum/Plärrer		
342	Doku-Zentrum Nord	36,55,92,93,96	Rück	Plärrer U		
343	Donaustr.	60	Hin	Bremer Str. Wende		
344	Donaustr.	60	Rück	Röthenbach U		
345	Dooser Str.	N9	Hin	Külsheimstr.		
346	Dooser Str.	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
347	Dorffeldstr.	22,32,N12	Hin	Herrnhütte U		
348	Dorffeldstr.	22,32,N12	Rück	Thon		
349	Dortmunder Str.	39	Hin	Maximilianstr. U		
350	Dortmunder Str.	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		
351	Dr. C. Schmid-Str	43,45	Rück	Hauptbahnhof S U		
352	Dr.Carlo-Schmid-Str.	45	Hin	Mögeldorf		
353	Dr.-Luppe-Platz	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
354	Dr.-Luppe-Platz	68	Hin	Langwasser Mi. U		
355	Drahtzieherstr.	82	Rück	Koppenhof Wende		
356	Drahtzieherstr.	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
357	Dresdener Str.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
358	Dresdener Str.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
359	Duisburger Str	66,91	Hin	Pillenreuth		
360	Duisburger Str	91,66	Rück	Röthenbach U		
361	Dunantstr.	68,69	Hin	Langwasser Mi. U		
362	Dürrenhof S	36,94	Rück	Plärrer U		
363	Dürrenhof S	36	Hin	Doku-Zentrum		
364	Dürrenhof S	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
365	Dürrenhof S	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
366	Dutzendteich	55,65,96	Hin	Langwasser Mi. U		
367	Dutzendteich	55,65,96	Rück	Meistersingerh.		
368	Dutzendteich Bf.	65	Hin	Mögeldorf		
369	Dutzendteich Bf.	65	Rück	Röthenbach		
370	Dutzendteich Bf.	N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
371	Dutzendteich Bf.	N3	Hin	Heinemannbrücke		
372	Eckenstr.	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
373	Eckenstr.	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
374	Edisonstraße	69	Hin	Röthenbach U		
375	Edisonstraße	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
376	Egidienplatz	36,N11,N12	Hin	Doku-Zentrum		
377	Egidienplatz	36,94,N11,N12	Rück	Plärrer U		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
378	Eichstätter Platz	62,N6	Rück	Röthenbach U		
379	Einsteinring	61,62,N6	Rück	Röthenbach U		
380	Einsteinring	61,62,N6	Hin	Schwabach		
381	E-Ollenhauer-Str	20,28	Hin	Erlangen		
382	E-Ollenhauer-Str	20,29	Rück	Thon		
383	Erlenstegen	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
384	Erlenstegen	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
385	Ernst-Heinkel-Weg	22	Hin	Herrnhütte U		
386	Ernst-Heinkel-Weg	22	Rück	Thon		
387	Falkenheim	51,N5	Rück	Alemannenstr		
388	Falkenheim	51,N5	Hin	Kornburg Schl.		
389	Fallrohrstr.	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
390	Fallrohrstr.	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
391	Feuchtwanger Str	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
392	Feuchtwanger Str	69	Hin	Röthenbach U		
393	Finkenbrunn	68,N6	Rück	Gustav-Adolf-Str		
394	Finkenbrunn	67	Rück	Frankenstr.		
395	Finkenbrunn	67,98,N6	Hin	Fürth Hbf		
396	Finkenbrunn	51,68,98,N5,N6	Hin	Kornburg Schl.		
397	Finkenbrunn	51,N5	Rück	Alemannenstr		
398	Fischbach Bf.Wende	57	Hin	Fischbach Bf.Wende		
399	Fischbach Schleife	?				
400	Flachslander Str	38	Rück	Virnsberg.Str. W		
401	Flachsröste	56	Hin	Langwasser Mi. U		
402	Flataustr.	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
403	Flataustr.	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
404	Flughafen	32,33,N12	Hin	Flughafen		
405	Flughafenstr.	22,32,33,N12	Hin	Herrnhütte U		
406	Flughafenstr.	22	Rück	Thon		
407	Flughafenstr.	32,33,N12	Rück	Thon		
408	Föhrenbuck	51,N5	Hin	Kornburg Schl.		
409	Föhrenbuck	51,N5	Rück	Alemannenstr		
410	Forchheimer Str.	47	Hin	Forchheimer Str.		
411	Frankenstadion	55,96	Rück	Meistersingerh.		
412	Frankenstadion	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		
413	Frankenstr. U	N5	Hin	Worzeldorf FWhaus		
414	Frankenstr. U	N5	Rück	Hauptbahnhof S U		
415	Frauentaler Weg	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
416	Frauentaler Weg	38,N11	Rück	Virnsberg.Str. W		
417	Frd.-Ebert-Platz	34,N10	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
418	Frd.-Ebert-Platz	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
419	Frd-Ebert-Platz West	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
420	Freilandsiedlung	40,N2	Hin	Schwaig		
421	Freilandsiedlung	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
422	Freystädter Str.	56	Hin	Flachsröste		
423	Freystädter Str.	56	Rück	Langwasser Mi. U		
424	Friedenstr.	46,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
425	Friedenstr.	46,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		
426	Friedenstr.	47	Hin	Forchheimer Str.		
427	Friedenstr.	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
428	Furtenbachstr.	61	Hin	Schwabach		
429	Furtenbachstr.	61,82,N61	Rück	Röthenbach U		
430	Furtenbachstr.	82	Rück	Koppenhof Wende		
431	Fürth Süd	70,71,72,N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
432	Fürth Süd	67.N8	Rück	Frankenstr.		
433	Fürth Süd	67,7	Hin	Fürth Hbf		
434	Fürth Süd	70,71,72	Rück	Gustav-Adolf-Str		
435	G.Ledeb/Lieg Str	54,59	Rück	Langwasser Süd U		
436	G.Ledeb/Lieg Str	54,59	Hin	Brunn Schleife		
437	Gaulnhofen	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
438	Gaulnhofen	52,92	Hin	Katzwang Süd W.		
439	Geisseestr Mitte	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
440	Geisseestr Mitte	68	Hin	Langwasser Mi. U		
441	Geisseestr.	68	Hin	Langwasser Mi. U		
442	Geisseestr.	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
443	Geisseestr.	35	Hin	Thon		
444	Geisseestr.	35	Rück	Röthenbach U		
445	Gemeinschaftsh.	N4	Hin	Brunn Schleife		
446	Gemeinschaftsh.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
447	Georg-Ledebour-Schule	54	Hin	Brunn Schleife		
448	Georg-Ledebour-Schule	59	Hin	Winkelhaid Bhf.		
449	Geraer Str.	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		
450	Geraer Str.	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
451	Gibitzenhof	58,68,N6	Rück	Frankenstr. U		
452	Gibitzenhof	58,68,N6	Hin	Wacholderweg		
453	Glafeystr.	67,N8	Hin	Fürth Hbf		
454	Glafeystr.	67,N8	Rück	Frankenstr.		
455	Glasgowstr.	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
456	Glasgowstr.	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		
457	Gleißbühlstr.	N1,N11,N12,N13	Hin	Siedlungswerk		
458	Gleißhammerstr.	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
459	Gleißhammerstr.	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
460	Gleiw/Liegn.Str.	50,57,96	Rück	Langwasser Mi. U		
461	Gleiw/Liegn.Str.	50,57,96,N4	Hin	Am Reichswald		
462	Gleiw/Liegn.Str.	54,59	Hin	Brunn Schleife		
463	Gleiw/Liegn.Str.	54,59,N4	Rück	Langwasser Süd U		
464	Goldhammer	45	Rück	Thon		
465	Goldhammer	45	Hin	Mögeldorf		
466	Gostenhof Ost U	34,N9	Rück	Plärrer		
467	Gostenhof Ost U	34,N9	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
468	Gostenhof West U	34,N9	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
469	Greuth	62,N6	Hin	Kornburg		
470	Greuth	62,N6	Rück	Röthenbach U		
471	Großgründl Hpts.	20,29,N10	Rück	Thon		
472	Großgründl. Sch.	20,29,N10	Rück	Thon		
473	Großgründlach M.	20,28,N10	Hin	Erlangen		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
474	Großgründlach M.	20,29,N10	Rück	Thon		
475	Großgründlach N	20,29,N10	Rück	Thon		
476	Großgründlach N	20,28,N10	Hin	Erlangen		
477	Großkraftwerk	67,69	Hin	Fürth Hbf		
478	Großkraftwerk	67,69	Rück	Frankenstr.		
479	Großmarkt	38,N9	Hin	Kriegsopfersiedl		
480	Großmarkt	38;N9	Rück	Virnsberg.Str. W		
481	Großreuth bei Schw.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
482	Großreuth bei Schw.	69	Hin	Röthenbach U		
483	Großweidenmühls.	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
484	Großweidenmühls.	34	Rück	Plärrer		
485	Grünreuther Str.	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
486	Grünreuther Str.	40,N2	Hin	Schwaig		
487	Gustav-Adolf-Str	70,72	Hin	Zdf. Kneippallee		
488	Gustav-Adolf-Str	39,71	Hin	Maximilianstr. U		
489	Gustav-Adolf-Str	68,69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
490	Gustav-Adolf-Str	35	Rück	Röthenbach U		
491	Gustav-Adolf-Str	35	Hin	Thon		
492	Gustav-Adolf-Str	68	Hin	Langwasser Mi. U		
493	Habermannstr.	51,52,91,92,N5	Hin	Kornburg Schl.		
494	Habermannstr.	51,52,91,92,N5	Rück	Alemannenstr		
495	Haeselerstr.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
496	Haeselerstr.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
497	Hallerstr.	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
498	Hallerstr.	N11	Hin	Stadtgrenze U		
499	Hallertor	N10,N11	Hin	Hugenottenplatz		
500	Hallertor	N10,N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
501	Hamburger Str.	67,98,N6	Rück	Frankenstr.		
502	Hamburger Str.	67,98,N6	Hin	Fürth Hbf		
503	Hamburger Str.	66,91	Hin	Pillenreuth		
504	Hamburger Str.	66,91	Rück	Röthenbach U		
505	Hammer	40,N2	Hin	Schwaig		
506	Hammer	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
507	Hansastr.	65,N9	Rück	Röthenbach		
508	Hansastr.	65,N9	Hin	Mögeldorf		
509	Hans-Böckler-Str	39,N11	Hin	Stadtgrenze U		
510	Hans-Böckler-Str	39,N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
511	Hansengarten	20,28,N10	Hin	Erlangen		
512	Hans-Fallada-Str	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		
513	Hans-Fallada-Str	55,96	Rück	Meistersingerh.		
514	Hans-Kalb-Str.	44	Hin	Zerzabelshof Ost		
515	Hans-Kalb-Str.	44	Rück	Hauptbahnhof S U		
516	Happurger Str.	40,N2	Hin	Schwaig		
517	Happurger Str.	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
518	Harmoniestr	36	Hin	Doku-Zentrum		
519	Harmoniestr	36,94	Rück	Plärrer U		
520	Harnischschlag	N15	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
521	Harnischschlag	N15	Rück	Hauptbahnhof S U		
522	Hauptbahnhof S U	N5,N6,N8	Hin	Worzeldorf FWhaus		
523	Hauptbahnhof S U	N1,N11,N12,N13,N2	Hin	Siedlungswerk		
524	Hauptbahnhof S U	N13,N15,N2,N3,N4,	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
525	Hauptmarkt	36,N11	Rück	Plärrer U		
526	Hauptmarkt	36,N11	Hin	Doku-Zentrum		
527	Heinemannbrücke	45	Hin	Mögeldorf		
528	Heinemannbrücke	45	Rück	Thon		
529	Heinemannbrücke	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
530	Heinrichstr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
531	Heinrichstr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
532	Heistersteg	58	Rück	Frankenstr. U		
533	Heistersteg	58	Hin	Wacholderweg		
534	Henfenf. Str W.	40,N2	Hin	Schwaig		
535	Henfenfelder Str	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
536	Herderstr.	39,N11	Hin	Maximilianstr. U		
537	Herderstr.	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		
538	Hermann-Löns-Str	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
539	Heroldsberger W.	22	Rück	Thon		
540	Heroldsberger W.	22	Hin	Herrnhütte U		
541	Herpersd. Str.	68,98	Hin	Langwasser Mi. U		
542	Herpersd. Str.	68,98	Rück	Gustav-Adolf-Str		
543	Herpersdorf	51,52,91,92,N5	Rück	Alemannenstr		
544	Herpersdorf	51,52,91,92,N5	Hin	Kornburg Schl.		
545	Herzogstandstr.	N4	Hin	Brunn Schleife		
546	Herzogstandstr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
547	Herzogstr.	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		
548	Herzogstr.	55,96	Rück	Meistersingerh.		
549	Heynestr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
550	Heynestr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
551	Hiltpoltst. Str.	22	Rück	Thon		
552	Hiltpoltst. Str.	22	Hin	Herrnhütte U		
553	Hiroshimaplatz	65,N15	Hin	Mögeldorf		
554	Hiroshimaplatz	65,N15	Rück	Röthenbach		
555	Hirschberger Str	50,57,96	Rück	Langwasser Mi. U		
556	Hirschberger Str	50,57,96	Hin	Am Reichswald		
557	Hl.-Geist-Sp. U	46,47	Hin	Martha-Maria-Khs		
558	Hofer Str.	22	Hin	Herrnhütte U		
559	Hofer Str.	22	Rück	Thon		
560	Höfles Ost	33	Hin	Fürth		
561	Höfles Ost	33	Rück	Flughafen		
562	Höfles West	33	Rück	Flughafen		
563	Höfles West	33	Hin	Fürth		
564	Hohe Marter N. U	35,N7	Rück	Röthenbach U		
565	Hohe Marter N. U	N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
566	Hohe Marter S. U	35,N7	Rück	Röthenbach U		
567	Hohe Marter S. U	35,N7	Hin	Thon		
568	Hohenecker Weg	67,N8	Rück	Frankenstr.		
569	Hohenecker Weg	67,N8	Hin	Fürth Hbf		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
570	Holzgartenstr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
571	Holzgartenstr.	N4	Hin	Brunn Schleife		
572	Holzheim	61,N61	Hin	Schwabach		
573	Holzheim	61,N61	Rück	Röthenbach U		
574	Holzheim Schleife	61	Rück	Röthenbach U		
575	Holzstatt	54,N4	Rück	Langwasser Süd U		
576	Holzstatt	59,96	Rück	Langwasser Süd U		
577	Holzstatt	54,59,96,N4	Hin	Brunn Schleife		
578	Hordlerstr.	66	Rück	Röthenbach U		
579	Hordlerstr.	66	Hin	Pillenreuth		
580	Hubertusstr.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
581	Hubertusstr.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
582	Hügelstr.	67,69	Rück	Frankenstr.		
583	Hügelstr.	67,69	Hin	Fürth Hbf		
584	Hügelstr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
585	Hügelstr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
586	Hugo-Wolf-Str.	52,62,92,N6	Hin	Katzwang Süd W.		
587	Hugo-Wolf-Str.	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
588	Hugo-Wolf-Str.	62	Hin	Katzwang Süd		
589	Hugo-Wolf-Str.	62,N6	Rück	Röthenbach U		
590	Hüttenbacher Str	40,N2	Hin	Schwaig		
591	Hüttenbacher Str	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
592	Imbuschstr.	54,59,N4	Rück	Langwasser Süd U		
593	Imbuschstr.	54,59,N4	Hin	Brunn Schleife		
594	In. Laufer Platz	36,N11,N12	Hin	Doku-Zentrum		
595	In. Laufer Platz	36,94,N11,N12	Rück	Plärrer U		
596	Industriestr.	65	Rück	Röthenbach		
597	Industriestr.	65	Hin	Mögeldorf		
598	Insinger Str.	69	Hin	Röthenbach U		
599	Jägerstr.	67	Hin	Fürth Hbf		
600	Jägerstr.	61,62	Rück	Röthenbach U		
601	Jägerstr.	61,62,67	Hin	Schwabach		
602	Jauerstr.	50,57,96	Hin	Am Reichswald		
603	Jauerstr.	50,57,96	Rück	Langwasser Mi. U		
604	Johann-Priem-Str	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
605	Johann-Priem-Str	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
606	Johann-Sperl-Str	33	Hin	Fürth		
607	Johann-Sperl-Str	33	Rück	Flughafen		
608	Julienstr.	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
609	Julienstr.	N11	Hin	Stadtgrenze U		
610	Juvenellstr.	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
611	Juvenellstr.	N10	Hin	Hugenottenplatz		
612	Kafkastr.	55	Hin	Langwasser Mi. U		
613	Kafkastr.	55	Rück	Meistersingerh.		
614	Kafkastr.	N4	Hin	Brunn Schleife		
615	Kafkastr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
616	Karl-Martell-Str	39	Hin	Maximilianstr. U		
617	Karl-Martell-Str	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
618	Katzwang Hallenb	62,N6	Rück	Röthenbach U		
619	Katzwang Hallenb	62,N6	Hin	Kornburg		
620	Katzwang Süd	62,N6	Rück	Röthenbach U		
621	Katzwang Süd	62,N6	Hin	Kornburg		
622	Katzwang Süd W.	52,92	Hin	Katzwang Süd W.		
623	Katzwang Süd Wende	62	Rück	Röthenbach U		
624	Kellerstr.	62,N6	Hin	Kornburg		
625	Kellerstr.	62,N6	Rück	Röthenbach U		
626	Kieler Str.	26	Hin	Berufsförd.-Werk		
627	Kieler Str.	26	Rück	Thon		
628	Kilianstr.	47,N12	Hin	Forchheimer Str.		
629	Kilianstr.	47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
630	Kirchhoffstraße	69	Hin	Röthenbach U		
631	Kirchhoffstraße	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
632	Kleinreuth b. S.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
633	Kleinreuth b. S.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
634	Kleinreuth h.d.V	22,32,N12	Rück	Thon		
635	Kleinreuth h.d.V	22,32,N12	Hin	Herrnhütte U		
636	Kleinreuther Weg	47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
637	Kleinreuther Weg	22,32,47	Rück	Thon		
638	Klingenhof	23	Hin	Sieboldstr. Schl		
639	Klingenhof	23	Rück	Herrnhütte U		
640	Klingenhofstr.	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
641	Klingenhofstr.	N1	Hin	Siedlungswerk		
642	Klinikum Süd	56	Rück	Langwasser Mi. U		
643	Koblenzer Str.	66,91	Hin	Pillenreuth		
644	Koblenzer Str.	66,91	Rück	Röthenbach U		
645	Kohlenhof	N6	Hin	Kornburg Schl.		
646	Kohlenhof	N6,N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
647	Köhnstr.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		
648	Köhnstr.	43,44,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
649	Komotauer Str.	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
650	Königshof	51,66,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
651	Königshof	51,66,91,N5	Rück	Alemannenstr		
652	Königshofer Weg	61	Hin	Schwabach		
653	Königshofer Weg	61,62,N6	Rück	Röthenbach U		
654	Kopernikusplatz	N5	Hin	Worzeldorf FWhaus		
655	Kopernikusplatz	N5	Rück	Hauptbahnhof S U		
656	Koperstraße	60	Rück	Röthenbach U		
657	Koperstraße	60	Hin	Bremer Str. Wende		
658	Koppenhof Wende	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
659	Kornburg Mitte	51,91,93	Rück	Alemannenstr		
660	Kornburg Mitte	62,N6	Rück	Röthenbach U		
661	Kornburg Mitte	51,62,91,93,N6	Hin	Kornburg Schl.		
662	Kornburg Nord	51,91,93	Hin	Kornburg Schl.		
663	Kornburg Nord	51,91,93	Rück	Alemannenstr		
664	Kornburg Schl.	51,62,91,93,N6	Hin	Alemannenstr		
665	Kornburg Süd	51,62,91,93,N6	Rück	Alemannenstr		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
666	Kornburg Süd	51,62,91,93	Hin	Kornburg Schl.		
667	Kornburger Str.	68,98	Rück	Gustav-Adolf-Str		
668	Kornburger Str.	68,98	Hin	Langwasser Mi. U		
669	Kraftshof	31	Rück	Thon		
670	Kraftshof	31	Hin	Neunhof		
671	Kraftshof Süd	31	Hin	Neunhof		
672	Kraftshof Süd	31	Rück	Thon		
673	Kranichstr.	39,N11	Hin	Maximilianstr. U		
674	Kranichstr.	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		
675	Krematorium	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
676	Krematorium	38,N11	Rück	Virnsberg.Str. W		
677	Kreutzerstr.	68	Hin	Langwasser Mi. U		
678	Kreutzerstr.	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
679	Kriegerdenkmal	31	Rück	Thon		
680	Kriegerdenkmal	31	Hin	Neunhof		
681	Kriegsopfersiedl	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
682	Kriegsopfersiedl	39,N11	Hin	Maximilianstr. U		
683	Krottenbach M.	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
684	Krottenbach M.	82	Rück	Koppenhof Wende		
685	Krottenbach Nord	82	Rück	Koppenhof Wende		
686	Krottenbach Nord	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
687	Kuglerstr.	67,69	Rück	Frankenstr.		
688	Kuglerstr.	67,69	Hin	Fürth Hbf		
689	Kurgartenstr.	N11	Hin	Stadtgrenze U		
690	Kurgartenstr.	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
691	Kurzer Steig	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
692	Kurzer Steig	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
693	Landesgewerbeanst.	68,69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
694	Landesgewerbeanst.	68,69	Hin	Langwasser Mi. U		
695	Landgrabenstr.	N6	Hin	Kornburg Schl.		
696	Landgrabenstr.	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
697	Landgrabenstr.	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
698	Landgrabenstr.	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
699	Lange Zeile	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
700	Langer Steig	46,47,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		
701	Langer Steig	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
702	Langer Steig	47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
703	Langwasser Bad	96	Hin	Birnthon		
704	Langwasser Bad	96	Rück	Meistersingerh.		
705	Langwasser Bad	N4	Hin	Brunn Schleife		
706	Langwasser Bad	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
707	Langwasser Mi. U	N4	Hin	Brunn Schleife		
708	Langwasser Mi. U	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
709	Langwasser Süd U	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
710	Laufer Tor	36,94,N11,N12	Rück	Plärrer U		
711	Lausitzer Str.	62	Rück	Röthenbach U		
712	Lausitzer Str.	62,N6	Hin	Kornburg		
713	Lechnerstraße	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
714	Lechnerstraße	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
715	Lechstr.	67,98	Rück	Frankenstr.		
716	Lechstr.	67,98,N6	Hin	Fürth Hbf		
717	Lechstr.	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
718	Lehrberger Str.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
719	Lehrberger Str.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
720	Leipziger Platz	21,46	Hin	Siedlungswerk		
721	Leipziger Str.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
722	Leipziger Str.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
723	Lenkersheimer S.	38,39	Hin	Kriegsopfersiedl		
724	Lenkersheimer S.	38,39	Rück	Virnsberg.Str. W		
725	Leopoldstr.	N7	Hin	Goethering		
726	Leopoldstr.	N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
727	Lerchenbühlstr.	35	Hin	Thon		
728	Lerchenbühlstr.	35	Rück	Röthenbach U		
729	Leyh Kirche	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
730	Leyh Kirche	38,39	Rück	Virnsberg.Str. W		
731	Leyh Kirche	39	Hin	Maximilianstr. U		
732	Leyh Kirche	N9	Hin	Külsheimstr.		
733	Leyh Kirche	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
734	Linzer Str.	66,91	Rück	Röthenbach U		
735	Linzer Str.	66,91	Hin	Pillenreuth		
736	Loeschweg	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
737	Löffelholzstr.	58	Hin	Wacholderweg		
738	Löffelholzstr.	58,N6	Rück	Frankenstr. U		
739	Löffelholzstr.	N6	Hin	Kornburg Schl.		
740	Lohe	33	Rück	Flughafen		
741	Lohe	33	Hin	Fürth		
742	Loher Moos	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
743	Loher Moos	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
744	Lohhof	82	Rück	Koppenhof Wende		
745	Lohhof	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
746	Lothringer Str	51,58,65	Hin	Kornburg Schl.		
747	Lothringer Str.	51,58,65	Rück	Alemannenstr		
748	Löwenberger Str.	54,59,96	Hin	Brunn Schleife		
749	Löwenberger Str.	56,57,N4	Hin	Flachsröste		
750	Löwenberger Str.	54,56,59	Rück	Langwasser Süd U		
751	Maffeiplatz U	N5	Hin	Worzeldorf FWhaus		
752	Maffeiplatz U	N5	Rück	Hauptbahnhof S U		
753	Maiach	60,N6	Hin	Bremer Str. Wende		
754	Maiach	60,N6	Rück	Röthenbach U		
755	Marburger Str.	20,29	Rück	Thon		
756	Marburger Str.	20,28	Hin	Erlangen		
757	Marconistr.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
758	Marconistr.	69	Hin	Röthenbach U		
759	Marienbader Str.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		
760	Marienbader Str.	43,44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
761	Marienbuck	46	Hin	Martha-Maria-Khs		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
762	Marienbuck	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
763	Marientunnel	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
764	Marientunnel	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
765	Marthastr.	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
766	Marthastr.	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
767	Martinskirche	46,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
768	Martinskirche	46,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		
769	Matthiasstr.	N9	Hin	Külsheimstr.		
770	Matthiasstr.	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
771	Maxfeld U	46,47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
772	Max-Grundig-Pl.	55,96	Hin	Langwasser Mi. U		
773	Max-Grundig-Pl.	55,96	Rück	Meistersingerh.		
774	Maximilianstr. U	39	Hin	Maximilianstr. U		
775	Maximilianstr. U	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
776	Maybachstr.	65	Rück	Röthenbach		
777	Maybachstr.	58,65	Rück	Frankenstr. U		
778	Maybachstr.	58	Hin	Wacholderweg		
779	Meistersingerh.	92,93	Hin	Katzwang Süd W.		
780	Memminger Str.	52,92	Hin	Katzwang Süd W.		
781	Memminger Str.	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
782	Michaelstr.	22,32,47	Rück	Thon		
783	Michaelstr.	22,32,47	Hin	Herrnhütte U		
784	Minervaplatz	68,N6	Rück	Gustav-Adolf-Str		
785	Minervaplatz	68,N6	Hin	Langwasser Mi. U		
786	Mögeldorf S	65	Rück	Röthenbach		
787	Mögeldorf S	65	Hin	Mögeldorf		
788	Mögeldorf S	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
789	Mögeldorfer Hstr	65	Hin	Mögeldorf		
790	Moorenbrunn	57,96,N4	Hin	Fischbach Bf.Wende		
791	Moorenbrunn	57,96,N4	Rück	Langwasser Mi. U		
792	Moorenbrunnfeld	50,57,96,N4	Hin	Am Reichswald		
793	Moorenbrunnfeld	50,57,96,N4	Rück	Langwasser Mi. U		
794	Moosäckerstr.	28,30,N10	Rück	Thon		
795	Moosäckerstr.	29,30,N10	Hin	Am Steig		
796	Muggenhof U	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
797	Muggenhof U	N9	Hin	Külsheimstr.		
798	Mühlfeldstr.	61,62,N6	Hin	Schwabach		
799	Mühlfeldstr.	61,62,N6	Rück	Röthenbach U		
800	Mühlhof	61,82,N61	Rück	Röthenbach U		
801	Mühlhof	61,82,N61	Hin	Schwabach		
802	Mülheimer Str.	66	Hin	Pillenreuth		
803	Mülheimer Str.	66	Rück	Röthenbach U		
804	Neumeyerstr.	22	Hin	Herrnhütte U		
805	Neumeyerstr.	22	Rück	Thon		
806	Neunhof	31	Hin	Neunhof		
807	Neuselsbrunn	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
808	Neuselsbrunn	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
809	Nordostbahnhof U	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
810	Nordostbahnhof U	N1	Hin	Siedlungswerk		
811	Nordostpark	22	Rück	Thon		
812	Nordostpark	22	Hin	Herrnhütte U		
813	Nordostpark Mitte	22	Hin	Herrnhütte U		
814	Nordostpark Mitte	22	Rück	Thon		
815	Nordostpark Ost	22	Hin	Herrnhütte U		
816	Nordostpark Ost	22	Rück	Thon		
817	Nordostpark Wende	22	Hin	Herrnhütte U		
818	Nötteleinweg	52,68,92,93,98	Rück	Langwasser Mi. U		
819	Nötteleinweg	52,68,92,93,98	Hin	Katzwang Süd W.		
820	Nuschelbergweg	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
821	Obere Turnstr.	36,N10	Rück	Plärrer U		
822	Obere Turnstr.	36,N1	Hin	Doku-Zentrum		
823	Oelser Str.	54,59	Rück	Langwasser Süd U		
824	Oelser Str.	54,59	Hin	Brunn Schleife		
825	Ohrwaschelweg	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
826	Opernhaus	N10,N6,N7,N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
827	Opernhaus	N10,N6,N7,N9	Hin	Hugenottenplatz		
828	Oskar-v.-Miller-Str.	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
829	Oskar-v.-Miller-Str.	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
830	Ostbahnhof	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
831	Ostbahnhof	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
832	Ostring S	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
833	Ostring S	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
834	Oststr.	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
835	Oststr.	39	Hin	Maximilianstr. U		
836	Passauer Str.	43,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
837	Passauer Str.	43,N3	Hin	Heinemannbrücke		
838	Paulusstein	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
839	Pellerschloss	56	Hin	Flachsröste		
840	Pellerschloss	56	Rück	Langwasser Mi. U		
841	Peterskirche	36	Rück	Plärrer U		
842	Peterskirche	36	Hin	Doku-Zentrum		
843	Pillenreuth	66	Hin/Rück	Pillenreuth/RÖ		
844	Plärrer Ost	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
845	Plärrer Ost	N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
846	Plärrer U	34	Hin	Frd-Ebert-Platz West		
847	Plärrer U	36	Hin	Doku-Zentrum		
848	Plärrer U	N10,N6,N7,N9	Hin	Hugenottenplatz		
849	Plärrer U	N10,N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
850	Platenstraße	58	Rück	Frankenstr. U		
851	Platenstraße	58	Hin	Wacholderweg		
852	Platnersberg	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
853	Platnersberg	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
854	Platz d. Opfer d. F.	36	Rück	Plärrer U		
855	Platz d. Opfer d. F.	36	Hin	Doku-Zentrum		
856	Platz d. Opfer d. F.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
857	Platz d. Opfer d. F.	N4	Hin	Brunn Schleife		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
858	Prager Str.	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		
859	Prager Str.	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
860	Preßburger Str.	66,91	Hin	Pillenreuth		
861	Preßburger Str.	66,91	Rück	Röthenbach U		
862	Propsteistr.	51,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
863	Propsteistr.	66	Rück	Röthenbach U		
864	Propsteistr.	66	Hin	Pillenreuth		
865	Propsteistr.	51,91,N5	Rück	Alemannenstr		
866	Püttlachweg	69,N8	Hin	Röthenbach U		
867	Püttlachweg	69,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
868	Püttlachweg	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
869	Quellweg	20,28,N10	Hin	Erlangen		
870	R.-Wagner-Str.	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
871	R.-Wagner-Str.	39	Hin	Maximilianstr. U		
872	Rangaustr.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
873	Rangaustr.	67	Hin	Fürth Hbf		
874	Rangaustr.	67	Rück	Frankenstr.		
875	Rangaustr.	69	Hin	Röthenbach U		
876	Rathaus	36,46,47,94,N11,N12	Rück	Plärrer U		
877	Rathenaupl Süd U	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
878	Rathenaupl Süd U	N12	Rück	Hauptbahnhof S U		
879	Rathenauplatz U	36,N1,N13	Hin	Doku-Zentrum		
880	Rathenauplatz U	36,94,N11,N12	Rück	Plärrer U		
881	Rathenauplatz U	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
882	Rathenauplatz U	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
883	Regelsbacher Str.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
884	Regelsbacher Str.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
885	Regensburger Str.	N3	Hin	Heinemannbrücke		
886	Regensburger Str.	N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
887	Reichelsd. Hstr.	61,N61	Rück	Röthenbach U		
888	Reichelsd. Hstr.	61	Hin	Schwabach		
889	Reichelsdorf Bhf	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
890	Reichelsdorf Bhf	62,N6	Rück	Röthenbach U		
891	Reichelsdorf Bhf	62,N6	Hin	Kornburg		
892	Reichelsdorf Bhf	N61	H	Schwabach		
893	Rennweg U	N1	Hin	Siedlungswerk		
894	Rennweg U	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
895	Reutles	20,28,N10	Hin	Erlangen		
896	Reutles	20,29,N10	Rück	Thon		
897	Reutleser Str.	20,30,N10	Hin	Erlangen		
898	Reutleser Str.	30,20,29,N10	Rück	Thon		
899	Reutleser Str.	29	Hin	Am Steig		
900	Reutleser Str.	28	Rück	Thon		
901	Rezatweg	69,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
902	Rezatweg	69,N8	Hin	Röthenbach U		
903	Rheinstr.	60	Hin	Bremer Str. Wende		
904	Rheinstr.	60	Rück	Röthenbach U		
905	Röhrichtweg	20,28	Hin	Erlangen		
906	Röhrichtweg	20,29	Rück	Thon		
907	Rollnerst/Nordr.	46,N12	Hin	Martha-Maria-Khs		
908	Rollnerst/Nordr.	46,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
909	Rollnerst/Nordr.	45	Rück	Thon		
910	Rollnerst/Nordr.	45	Hin	Mögeldorf		
911	Rosa-Luxemb.Pl.	N1,N11,N12,N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
912	Roter Bühl	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
913	Roter Bühl	52,92	Hin	Katzwang Süd W.		
914	Röthenb. Haupts.	67	Hin	Fürth Hbf		
915	Röthenb. Haupts.	67	Rück	Frankenstr.		
916	Rothenb. Str. U	N7,N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
917	Rothenb. Str. U	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
918	Rothenb./Tann-S	35	Hin	Thon		
919	Rothenb./Tann-S	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
920	Rothenb./Tann-S	35,39,70,71,72	Rück	Röthenbach U		
921	Rothenb./Tann-S	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
922	Rothenb.Sigmunds	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
923	Rothenb.Sigmunds	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
924	Röthenbach U	N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
925	Röthensteig	45	Rück	Thon		
926	Röthensteig	45	Hin	Mögeldorf		
927	Röthestr.	51,52,91,92,N5	Hin	Kornburg Schl.		
928	Röthestr.	51,52,91,92,N5	Rück	Alemannenstr		
929	Rotterdamer Str.	60,67,98	Hin	Bremer Str. Wende		
930	Rotterdamer Str.	67,98,N6	Rück	Frankenstr.		
931	Saarbrückener Str.	51,68,98,N5	Hin	Kornburg Schl.		
932	Saarbrückener Str.	51,68,98,N5	Rück	Alemannenstr		
933	Saganer Str.	56	Hin	Flachsröste		
934	Saganer Str.	56	Rück	Langwasser Mi. U		
935	Sandreuthstr.	68	Hin	Langwasser Mi. U		
936	Sandreuthstr.	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
937	Schafhofstr.	22,23	Rück	Thon		
938	Schafhofstr.	22,23	Hin	Herrnhütte U		
939	Scharfreiterr. U	55,92,93	Rück	Meistersingerh.		
940	Scharfreiterr. U	55,92,93	Hin	Langwasser Mi. U		
941	Schedelstr.	65	Hin	Mögeldorf		
942	Schedelstr.	65	Rück	Röthenbach		
943	Scheinfelder Str	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
944	Scheinfelder Str	38	Rück	Virnsberg.Str. W		
945	Scheinfelder Str	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
946	Scheinfelder Str	N9	Hin	Külsheimstr.		
947	Schenkendorfstr.	51,91,93	Hin	Kornburg Schl.		
948	Schenkendorfstr.	51,91,93	Rück	Alemannenstr		
949	Schieräckerstr.	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
950	Schieräckerstr.	39	Hin	Maximilianstr. U		
951	Schillerplatz	46,47,N12	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
952	Schillerplatz	47,N12	Hin	Forchheimer Str.		
953	Schleifweg	47	Hin	Forchheimer Str.		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
954	Schleifweg	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
955	Schleswiger Str.	26	Hin	Berufsförd.-Werk		
956	Schleswiger Str.	20,26,28,29,30,31,N10	Rück	Thon		
957	Schleswiger Str.	20,28,29,30,31,N10	Hin	Erlangen		
958	Schmalau	20,28	Hin	Erlangen		
959	Schmalau	20,29	Rück	Thon		
960	Schnelldorfer S.	63,64,67,98,N7	Rück	Röthenbach U		
961	Schnelldorfer S.	63,64,67,98,N7	Hin	Schloss		
962	Schnepfenreuth	31	Hin	Neunhof		
963	Schnepfenreuth	31,33	Rück	Thon		
964	Schopenhauerstr.	47	Hin	Forchheimer Str.		
965	Schopenhauerstr.	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
966	Schopenhauerstr.	45	Hin	Mögeldorf		
967	Schopenhauerstr.	45	Rück	Thon		
968	Schoppershof U	45	Rück	Thon		
969	Schoppershof U	45	Hin	Mögeldorf		
970	Schulzentrum S W	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
971	Schulzentrum S W	60,66,91,98,62	Hin	Bremer Str. Wende		
972	Schußleitenweg	67,N6	Rück	Frankenstr.		
973	Schußleitenweg	N6	Hin	Kornburg Schl.		
974	Schwander Str.	68,98	Hin	Langwasser Mi. U		
975	Schwander Str.	68,98	Rück	Gustav-Adolf-Str		
976	Schweiggerstr.	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
977	Schweiggerstr.	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
978	Schweinau U	68,N7	Hin	Langwasser Mi. U		
979	Schweinau U	68	Rück	Gustav-Adolf-Str		
980	Schweinau U	N7	Rück	Hauptbahnhof S U		
981	Schwendengarten	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
982	Schwendengarten	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
983	Schweriner Str.	22,32,N12	Hin	Herrnhütte U		
984	Schweriner Str.	22,32,N12	Rück	Thon		
985	Sebastianspital	45	Hin	Mögeldorf		
986	Sebastianspital	45	Rück	Thon		
987	Seeweg	33	Hin	Fürth		
988	Seeweg	33	Rück	Flughafen		
989	Senefelderstr.	N1	Hin	Siedlungswerk		
990	Senefelderstr.	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
991	Sieboldstr.	22	Rück	Thon		
992	Sieboldstr.	22	Hin	Herrnhütte U		
993	Sieboldstr.	23	Rück	Herrnhütte U		
994	Sieboldstr.	23	Hin	Sieboldstr. Schl		
995	Siedlerstr.	65	Hin	Mögeldorf		
996	Siedlerstr.	65	Rück	Röthenbach		
997	Siedlungswerk	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
998	Sigmund-Freud-S.	51,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
999	Sigmund-Freud-S.	51,91,N5	Rück	Alemannenstr		
1000	Sinbronner Str.	69	Hin	Röthenbach U		
1001	Sinbronner Str.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1002	Skopjestr.	60,66,98	Hin	Bremer Str. Wende		
1003	Skopjestr.	60,66,91,98	Rück	Röthenbach U		
1004	Solnhofener Str.	82	Rück	Koppenhof Wende		
1005	Solnhofener Str.	82	Hin	Reichelsdorf Bhf		
1006	Spitalhof	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1007	Spitalhof	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
1008	Sportanl. Fischbach	54,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		
1009	Sportanl. Fischbach	54,59,96,N4	Hin	Brunn Schleife		
1010	Sportanlage FCN	44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
1011	Sportanlage FCN	44,N3	Hin	Zerzabelshof Ost		
1012	Sportplatz Süd	58	Rück	Frankenstr. U		
1013	Sportplatz Süd	58	Hin	Wacholderweg		
1014	Sprottauer Str.	56	Hin	Flachsröste		
1015	Sprottauer Str.	56	Rück	Langwasser Mi. U		
1016	St. Johannisfrdh.	N11	Hin	Stadtgrenze U		
1017	St. Johannisfrdh.	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		
1018	Stadtgrenze U	39,N9,N11	Hin	Maximilianstr. U		
1019	Stadtgrenze U	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1020	Stadtgrenze U	N9	Rück	Hauptbahnhof S U		
1021	Stadtpark	N1	Hin	Siedlungswerk		
1022	Stadtpark	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
1023	Stein Schloss	63,64,67,98,N7	Hin	Goethering		
1024	Stein Schloss	63,64,67,98,N7	Rück	Röthenbach U		
1025	Steinacher Str.	20,28	Hin	Erlangen		
1026	Steinacher Str.	20,29	Rück	Thon		
1027	Steinbrüchlein	52,92,93	Hin	Katzwang Süd W.		
1028	Steinbrüchlein	52,92,93	Rück	Langwasser Mi. U		
1029	Steinbühl S	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
1030	Steinbühl S	N6	Hin	Kornburg Schl.		
1031	Stephanstr.	36,94	Rück	Plärrer U		
1032	Stephanstr.	36	Hin	Doku-Zentrum		
1033	Stirnerstr.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1034	Stockweiher	51,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1035	Stockweiher	51,91,N5	Rück	Alemannenstr		
1036	Strawinskystr.	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
1037	Stresemannplatz	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
1038	Stresemannplatz	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
1039	Streubuck	57,96,N4	Rück	Langwasser Mi. U		
1040	Streubuck	57,96,N4	Hin	Fischbach Bf.Wende		
1041	Südfriedhof	51,68,98,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1042	Südfriedhof	51,68,98,N5	Rück	Alemannenstr		
1043	Südwestpark	69	Hin	Röthenbach U		
1044	Südwestpark	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1045	Sündersbühl U	N8	Hin	Zdf. Kneippallee		
1046	Sündersbühl U	N8	Rück	Hauptbahnhof S U		
1047	Tafelhalle	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
1048	Tafelhalle	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
1049	Tattersall	46	Hin	Martha-Maria-Khs		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
1050	Tattersall	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1051	Tauroggenstr.	45	Hin	Mögeldorf		
1052	Tauroggenstr.	45	Rück	Thon		
1053	Tauroggenstr.	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
1054	Tauroggenstr.	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
1055	Techn. Hochschule	36	Hin	Doku-Zentrum		
1056	Techn. Hochschule	36,94	Rück	Plärrer U		
1057	Teutoburger Str.	46	Hin	Martha-Maria-Khs		
1058	Teutoburger Str.	46	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1059	Thomas-Mann-Str.	96	Hin	Birnthon		
1060	Thomas-Mann-Str.	96	Rück	Meistersingerh.		
1061	Thon	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1062	Thon	47	Hin	Forchheimer Str.		
1063	Thon	22,32	Hin	Herrnhütte U		
1064	Thon	28,29	Hin	Großgründlach N		
1065	Thon	26, 31	Hin	Berufsförd.-Werk		
1066	Thon	20, 30	Hin	Erlangen		
1067	Thon	35,45	Hin	Thon/Röthenbach U		
1068	Thon	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
1069	Thon	N10	Hin	Hugenottenplatz		
1070	Thumenberger Weg	N13	Hin	Sim.df.-H.b.Bhf.		
1071	Thumenberger Weg	N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
1072	Tiergarten	65	Hin	Mögeldorf		
1073	Tiergarten	65	Rück	Röthenbach		
1074	Tiergärtnertor	N10	Hin	Hugenottenplatz		
1075	Tiergärtnertor	N10	Rück	Hauptbahnhof S U		
1076	Tillystr.	68,69	Hin	Langwasser Mi. U		
1077	Tillystr.	68,69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1078	Tiroler Str.	65	Rück	Röthenbach		
1079	Tiroler Str.	65	Hin	Mögeldorf		
1080	Trafowerk	51,67,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1081	Trafowerk	51,67,N5	Rück	Alemannenstr		
1082	Triester Str. Nord	60	Hin	Bremer Str. Wende		
1083	Triester Str. Nord	60	Rück	Röthenbach U		
1084	Triester Str. Süd	60	Hin	Bremer Str. Wende		
1085	Triester Str. Süd	60	Rück	Röthenbach U		
1086	Tristanstr.	N15	Rück	Hauptbahnhof S U		
1087	Tristanstr.	N15	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
1088	Tuchenbacher Str	38,N9	Hin	Kriegsopfersiedl		
1089	Tuchenbacher Str	38,N9	Rück	Virnsberg.Str. W		
1090	Tucherhof	22	Hin	Herrnhütte U		
1091	Tucherhof	22	Rück	Thon		
1092	Tucholskystr.	N4	Hin	Brunn Schleife		
1093	Tucholskystr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
1094	Tullnaupark	N2	Hin	HB Bhf. li. Peg.		
1095	Tullnaupark	N2	Rück	Hauptbahnhof S U		
1096	Uffenheimer Str.	69	Hin	Röthenbach U		
1097	Uffenheimer Str.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1098	Untere Baustr.	43,44,N3	Hin	Heinemannbrücke		
1099	Untere Baustr.	43,44,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
1100	Untersbergstr.	N4	Hin	Brunn Schleife		
1101	Untersbergstr.	N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
1102	Valznerweiher	44,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
1103	Valznerweiher	44,N3	Hin	Zerzabelshof Ost		
1104	Virnsberg.Str. W	38	Hin	Kriegsopfersiedl		
1105	Virnsberger Str.	39	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1106	Virnsberger Str.	38,39	Hin	Kriegsopfersiedl		
1107	Vogelweiherstr.	58	Hin	Wacholderweg		
1108	Vogelweiherstr.	N6	Hin	Kornburg Schl.		
1109	Vogelweiherstr.	N6	Rück	Hauptbahnhof S U		
1110	Volksfestplatz	65,92,93	Hin	Mögeldorf		
1111	Volksfestplatz	65,92,93	Rück	Röthenbach		
1112	Von-Soden-Str.	57,96,N4	Hin	Fischbach Bf.Wende/La		
1113	Vorjurastr.	62,N6	Hin	Kornburg		
1114	Vorjurastr.	62,N6	Rück	Röthenbach U		
1115	Wacholderweg	58	Hin	Wacholderweg		
1116	Waldarbeitssch.	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
1117	Waldemar-Klink-Str.	47	Hin	Forchheimer Str.		
1118	Waldemar-Klink-Str.	47	Rück	Hl.-Geist-Sp. U		
1119	Waldlust	65	Hin	Mögeldorf		
1120	Waldlust	65	Rück	Röthenbach		
1121	Waldstr.	40,N2	Rück	Mögeldorf S		
1122	Waldstr.	40,N2	Hin	Schwaig		
1123	Walter-Braun-Str	31	Hin	Neunhof		
1124	Walter-Braun-Str	31,33	Rück	Thon		
1125	Wehrenreuthweg	33	Hin	Fürth		
1126	Wehrenreuthweg	33	Rück	Flughafen		
1127	Weiherhaus	51,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1128	Weiherhaus	51,91,N5	Rück	Alemannenstr		
1129	Weiherhauser Str	62,N6	Rück	Röthenbach U		
1130	Weiherhauser Str	62,N6	Hin	Kornburg		
1131	Weintraubengasse	36,N11	Rück	Plärrer U		
1132	Weintraubengasse	36,N11	Hin	Doku-Zentrum		
1133	Weißer Weg	45	Hin	Mögeldorf		
1134	Weißer Weg	45	Rück	Thon		
1135	Welfenstr.	57,96,N4	Rück	Langwasser Mi. U		
1136	Welfenstr.	57,96,N4	Hin	Fischbach Bf.Wende		
1137	Welserstr.	N1	Hin	Siedlungswerk		
1138	Welserstr.	N1	Rück	Hauptbahnhof S U		
1139	Werkvolksiedlung	52,68,92,93,98	Rück	Langwasser Mi. U		
1140	Werkvolksiedlung	52,68,92,93,98	Hin	Katzwang Süd W.		
1141	Wertachstraße	60	Hin	Bremer Str. Wende		
1142	Wertachstraße	60	Rück	Röthenbach U		
1143	Wertheimer Str.	20,28,N10	Hin	Erlangen		
1144	Wertheimer Str.	20,29,N10	Rück	Thon		
1145	Westfriedhof	N11	Rück	Hauptbahnhof S U		

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Richtung	Maßnahme	Verfahrensstand
1146	Westfriedhof Kr.	38,39,N11	Hin	Kriegsopfersiedl		
1147	Westfriedhof Kr.	35	Hin	Thon		
1148	Westpark	35	Rück	Röthenbach U		
1149	Westpark	35	Hin	Thon		
1150	Wetzendorf Ost	39	Hin	Maximilianstr. U		
1151	Wetzendorf Ost	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1152	Wetzendorf West	39	Hin	Maximilianstr. U		
1153	Wetzendorf West	39,N11	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1154	Widhalmstr.	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
1155	Widhalmstr.	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
1156	Wilhelmsha. Str.	22,32,N12	Hin	Herrnhütte U		
1157	Wilhelmsha. Str.	22,32,N12	Rück	Thon		
1158	Willstätterstr.	69	Hin	Röthenbach U		
1159	Willstätterstr.	69	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1160	Wodanstr.	N15,N4	Rück	Hauptbahnhof S U		
1161	Wodanstr.	N15,N4	Hin	Ezelsd Hauptstr.		
1162	Wohnan.Regensb.S	44	Hin	Zerzabelshof Ost		
1163	Wohnan.Regensb.S	44	Rück	Hauptbahnhof S U		
1164	Wöhrd	36	Hin	Doku-Zentrum		
1165	Wöhrd	36,94	Rück	Plärrer U		
1166	Wöhrder Wiese U	N1,N11,N12,N13	Hin	Siedlungswerk		
1167	Wöhrder Wiese U	N1,N11,N12,N13	Rück	Hauptbahnhof S U		
1168	Worzeldorf FWhaus	52,92	Rück	Langwasser Mi. U		
1169	Worzeldorf FWhaus	51,52,91,92	Rück	Alemannenstr		
1170	Worzeldorf FWhaus	51,91,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1171	Worzeldorf Schule	51,52,91,92,N5	Rück	Alemannenstr		
1172	Worzeldorf Schule	51,52,91,92,N5	Hin	Kornburg Schl.		
1173	Worzeldorfer Hstr.	52,92,93	Rück	Langwasser Mi. U		
1174	Worzeldorfer Hstr.	52,92,93	Hin	Katzwang Süd W.		
1175	Worzeldorfer Str.	68,98	Hin	Langwasser Mi. U		
1176	Worzeldorfer Str.	68,98	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1177	Zeppelinstr.	55	Hin	Langwasser Mi. U		
1178	Zeppelinstr.	55	Rück	Meistersingerh.		
1179	Zerzabelshof M.	43,65,94,N3	Rück	Hauptbahnhof S U		
1180	Zerzabelshof M.	43,65,N3	Hin	Heinemannbrücke		
1181	Zerzabelshof Ost	44	Hin	Zerzabelshof Ost		
1182	Ziegelstein Nord	22	Hin	Herrnhütte U		
1183	Ziegelstein Nord	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
1184	Ziegelstein Nord	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
1185	Ziegelstein Süd	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
1186	Ziegelstein Süd	22	Hin	Herrnhütte U		
1187	Ziegelstein Süd	21,N1	Hin	Siedlungswerk		
1188	Ziegelstein Süd	22	Rück	Thon		
1189	Ziegenstr.	40,45	Rück	Mögeldorf S		
1190	Zollamt-Hafen	66,91	Hin	Pillenreuth		
1191	Zollamt-Hafen	66,91	Rück	Röthenbach U		
1192	Zum Felsenkeller	21,N1	Rück	Nordostbahnhof U		
1193	Zum Schüsselstein	54,59,96,N4	Rück	Langwasser Süd U		
1194	Zum Schüsselstein	54,59,96	Hin	Brunn Schleife		
1195	Züricher Str.	39,70,71,72,N8	Hin	Maximilianstr. U		
1196	Züricher Str.	39,70,71,72,N8	Rück	Gustav-Adolf-Str		
1197	Zwieselbachweg	67	Hin	Fürth Hbf		
1198	Zwieselbachweg	67	Rück	Frankenstr.		

Anlage 3

Barrierefreiheit – Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen

Priorisierungsliste barrierefreier Ausbau Straßenbahnhaltestellen

Nr.	Haltestelle / Bahnsteig	Linie	Richtung	Verfahrensstand	geplante Fertigstellung * im VAG-Gleisbauprogramm vorgesehen
1	Hauptbahnhof S U	5/8	Tiergarten/Tristanstr.	Barrierefreier Ausbau im Rahmen des Kommunalinvestitionsprogramms	2017
2	Hauptbahnhof S U	5/8	Worzeldorfer Str./Erlenstegen	Barrierefreier Ausbau im Rahmen des Kommunalinvestitionsprogramms	2017
3	Hauptbahnhof S U	(5)/9	Hauptbahnhof S U*	Barrierefreier Ausbau im Rahmen des Kommunalinvestitionsprogramms	2017
4	Tiergarten	5	Wendeschleife	VAG-Gleisplanung zur Gleissanierung im Bereich der Tiergartenschleife inkl. Bahnsteig und 2. Gleis mit Notbahnsteig vorhanden, Planfeststellungverfahren in Bearbeitung	2018
5	Lechnerstraße	5	Tiergarten	AfV-Beschluss Straßenplanung Ostendstraße, Planfeststellungverfahren in Bearbeitung	2020
6	Lechnerstraße	5	Worzeldorfer Str.	AfV-Beschluss Straßenplanung Ostendstraße, Planfeststellungverfahren in Bearbeitung	2020
7	Scheurlstr.	8	Erlenstegen	AfV-Beschluss für Gleise, Genehmigungsverfahren in Vorbereitung	*2020**
8	Scheurlstr.	8	Tristanstr.	AfV-Beschluss für Gleise, Genehmigungsverfahren in Vorbereitung	*2020**
9	Holzgartenstr.	9	Hauptbahnhof S U	Straßenplanung Wodanstraße in Arbeit	*2019**
10	Holzgartenstr.	9	Doku-Zentrum	Straßenplanung Wodanstraße in Arbeit	*2019**
11	Lothringer Str.	5	Tiergarten	Straßenplanung Frankenstraße in Arbeit	*2022**
12	Lothringer Str.	5	Worzeldorfer Str.	Straßenplanung Frankenstraße in Arbeit	*2022**
13	Plärrer U	4/6	Am Wegfeld/Westfriedhof	Planskizzen vorhanden, Abwägungsprozess läuft	
14	St. Johannisfrdh.	6	Westfriedhof	Vorplanung und Grundlagenermittlung läuft	
15	St. Johannisfrdh.	6	Doku-Zentrum	Vorplanung und Grundlagenermittlung läuft	
16	Hallerstr.	6	Westfriedhof	Vorplanung und Grundlagenermittlung läuft	
17	Immelmannstr.	6	Doku-Zentrum	Planung läuft	
noch zu priorisierende Straßenbahnhaltestellen:					
	Arminiusstraße	5	Tiergarten	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Arminiusstraße	5	Worzeldorfer Str.	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Balth.-Neumann-Str.	5	Tiergarten		
	Balth.-Neumann-Str.	5	Worzeldorfer Str.		
	Brehmstr.	4	Am Wegfeld		
	Brehmstr.	4	Gibitzenhof		
	Bucher Str/Nordring	4	Am Wegfeld		
	Bucher Str/Nordring	4	Gibitzenhof		
	Christuskirche	5/6	Worzeldorfer Str./Westfriedhof		
	Christuskirche	5/6	Tiergarten/Doku-Zentrum		
	Deichslerstr.	8	Erlenstegen		
	Deichslerstr.	8	Tristanstr.		
	Dianaplatz	4	Am Wegfeld		
	Dianaplatz	4	Gibitzenhof		
	Erlenstegen	8	Wendeschleife		
	Gibitzenhof	4	Wendeschleife		
	Hallertor	4/6	Am Wegfeld/Westfriedhof		
	Harsdörfferplatz	6	Doku-Zentrum		
	Harsdörfferplatz	6	Westfriedhof		
	Heynestr.	6	Westfriedhof		
	Heynestr.	6	Doku-Zentrum		
	Humboldtstr.	5	Worzeldorfer Str.		
	Hummelsteiner Weg	6	Doku-Zentrum		
	Hummelsteiner Weg	6	Westfriedhof		
	Juvenellstr.	4	Am Wegfeld		
	Juvenellstr.	4	Gibitzenhof		
	Landgrabenstr.	4/6	Am Wegfeld/Westfriedhof		
	Landgrabenstr.	4/6	Gibitzenhof/Doku-Zentrum		
	Marientor	8	Erlenstegen		
	Marientor	8	Tristanstr.		
	Marthastr.	5	Tiergarten	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Marthastr.	5	Worzeldorfer Str.	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Obere Turnstr.	4/6	Am Wegfeld/Westfriedhof		
	Obere Turnstr.	4/6	Gibitzenhof/Doku-Zentrum		
	Platnersberg	8	Erlenstegen	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Platnersberg	8	Tristanstr.	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Saarbrückener Str.	5	Worzeldorfer Str.		
	Saarbrückener Str.	5	Tiergarten		
	Schuckertstr.	5	Tiergarten		
	Schweiggerstr.	6	Doku-Zentrum	*örtliche Gegebenheiten schwierig - derzeit keine verhältnismäßige Ausbaulösung vorhanden*	
	Schweiggerstr.	8/9	Tristanstr./Doku-Zentrum		
	Schweiggerstr.	6	Westfriedhof		
	Schweiggerstr.	8/9	Erlenstegen/Hauptbahnhof S U		
	Siedlerstr.	5	Tiergarten		
	Siedlerstr.	5	Worzeldoerfer Str.		
	Südfriedhof	5	Worzeldorfer Str.		
	Südfriedhof	5	Tiergarten		
	Tauroggenstr.	8	Erlenstegen		
	Thumenberger Weg	8	Tristanstr.		
	Tiergärtnertor	4	Am Wegfeld		
	Tiergärtnertor	4	Gibitzenhof		
	Wodanstr.	8/9	Erlenstegen/Hauptbahnhof S U		