

NAHVERKEHRSPLAN NÜRNBERG



ANALYSE **2003**

Oktober 2003

Die Analyse entspricht im wesentlichen dem Kapitel 2 der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Juli 1998. Die Nummerierung ist der Leitlinie angepasst.

0. Einleitung	1
1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben	2
1.1 Gültigkeitsbereich	2
1.2 Verkehrspolitische Zielvorgaben	2
1.3 Stadtentwicklung	3
1.4 Finanzielle Rahmenvorgaben	3
1.5 Rechtliche Rahmenvorgaben	3
2. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse	4
2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten	4
Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen Zentralörtliche Gliederung	
2.2 Gesamtverkehrsnachfrage	15
2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot / Derzeitige ÖPNV – Nutzung / Schwachstellenanalyse	19
(entspricht den Kapiteln 2.3 Derzeitiges ÖPNV – Angebot, 2.4 Derzeitige ÖPNV – Nutzung, 2.5 Schwachstellenanalyse)	
2.3.1 Grundlagen	19
2.3.2 Methodik	19

2.3.3 Analyse 26

Analyse 1: Erschließung des Stadtgebietes / Erreichbarkeit des Zentrums 26

Kriterium 1 – Direkte Verbindung ins Zentrum
Kriterium 2 – Anbindung an einen dezentralen Verknüpfungspunkt
Kriterium 3 – Sonstige Erschließung / keine Erschließung

Analyse 2: Erreichbarkeit definierter Zielpunkte 61

Kriterium 1 – Erreichbarkeit/Erschließung hochwertiger innerstädtischer Zentren (Bandstrukturen)
Kriterium 2 – Erreichbarkeit der Stadtteilzentren
Kriterium 3 – Erreichbarkeit publikumsintensiver Orte und Schulen

Analyse 3: Netzanalyse 82

Kriterium 1 – Erreichbarkeit der zentralen Punkte
Kriterium 2 – Qualität der ÖV Verknüpfungspunkte
Kriterium 3 – Umsteigebeziehungen
Kriterium 4 – Tangentialverbindungen
Kriterium 5 – Netzgeometrie / Beschleunigung

Analyse 4: Angebot / Nachfrage 99

Kriterium 1 – Vergleich Dimensionierung Istzustand / Empfehlung Leitfaden
Kriterium 2 – Systemvergleich (basierend auf heutiger Nachfrage!)

3. Fazit 135

0. Einleitung

Im Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg wurde am 28.02.2002 der Grundsatzbeschluss für die Erstellung eines Nahverkehrsplanes gefasst.

Der Nahverkehrsplan (NVP) dient als Instrument zur Formulierung von Zielvorstellungen des Aufgabenträgers (Stadt Nürnberg) für den Nahverkehr. Die Vorgaben zur Bearbeitung sind der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, Juli 1998“ entnommen. Die Erstellung erfolgt für einen Prognosezeitraum von 5 Jahren. Der NVP ist Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV, seine Finanzierung und die Investitionen. Seine Inhalte werden bei der Erteilung von Linienkonzessionen von der Genehmigungsbehörde berücksichtigt und sind Grundlage für die Vergabe von Zuschüssen.

Die Bearbeitung erfolgt unter Federführung des Verkehrsplanungsamtes in Abstimmung mit den Teilnehmern des arbeitsbegleitenden Ausschusses: Stadtplanungsamt, Ref. VII / Stadtentwicklung, Tiefbauamt, Umweltamt, Bürgermeisteramt, Direktorium Recht und Sicherheit (SRD), Regierung von Mittelfranken, VGN, VAG, DB Regio, OVF und der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN).

Im arbeitsbegleitenden Ausschuss wurde eine zweigeteilte Vorgehensweise vereinbart:
gesetzlicher Nahverkehrsplan
Nahverkehrsentwicklungsplan

Eine derartige zweigeteilte Vorgehensweise ist beispielsweise im ÖPNV Gesetz von Baden-Württemberg verankert. Der Nahverkehrsentwicklungsplan enthält strategische Aussagen zur angestrebten Entwicklung über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplanes hinaus.

Die Rahmenbedingungen und Zielvorgaben (Kapitel 1) wurden vorbehaltlich rechtlicher Änderungen festgelegt. Die nun vorgelegte Analyse entspricht im Wesentlichen dem Kapitel 2 „Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse“ der Leitlinie.

Die Untersuchung bezieht sich auf Daten des aktuellen Fahrplanes. Kriterien sind dabei die Erschließung des Stadtgebietes, die Bedienungshäufigkeit, die Erreichbarkeit definierter Zielpunkte, die Reisezeit, Bewertung der Verknüpfungen / Schnittstellen, die Umsteigebeziehungen, eine (Schienen-) Netzanalyse sowie die Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage.

Die Analyse ist unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Entwicklung (Leitlinie: Kapitel 3) Grundlage für ein Rahmenkonzept (Leitlinie: Kapitel 4) / Maßnahmenkonzept (Leitlinie: Kapitel 5) zu erarbeiten.



1. Rahmenbedingungen und Zielvorgaben

1.1 Gültigkeitsbereich

Der lokale Nahverkehrsplan enthält öffentliche Linien nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG, §42) mit Anfangs-, Endpunkt und Linienverlauf ausschließlich auf Nürnberger Stadtgebiet. Stadtgrenzüberschreitende Verkehre werden sensitiv untersucht, mit den angrenzenden Gebietskörperschaften abgestimmt oder im Rahmen des geplanten regionalen Nahverkehrsplanes des ZVGN bearbeitet und formal beschlossen.

Der Eisenbahnverkehr ist formal nicht Bestandteil von lokalen Nahverkehrsplänen. Er ist jedoch mit 23 Bahnhöfen / Haltepunkten auch im Stadtgebiet ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV-Netzes. Etwaige neue Stationen und ihre Wirkungen fließen in die Untersuchung mit ein.

1.2 Verkehrspolitische Zielvorgaben für den ÖPNV als Teil des Gesamtverkehrssystems

Als verkehrspolitische Zielsetzung gilt seit 1991 das Leitbild Verkehr. Das Leitbild ist in seinen Grundzügen über die Parteigrenzen hinaus als Richtschnur anerkannt.

Für den ÖPNV wurde im Leitbild die Zielvorgabe von 30% am Gesamtverkehr der Bewohner der Stadt Nürnberg angestrebt. Aktuell beträgt der ÖPNV Anteil 20% am Gesamtverkehr (Modal Split 2002¹: MIV 47%, ÖPNV 20%, Rad 10%, Fußgänger 23%).

Eine Umsetzung der Vorgaben des Leitbildes Verkehr auf 30% des Gesamtverkehrs bedeutet ein Wachstum des ÖPNV um 50%. Innerhalb der 5-jährigen Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist diese Zuwachsrates sicherlich nicht erreichbar. Eine verstärkte Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel und damit eine Steigerung des Modal Split Anteils ist das Ziel der städtischen Verkehrsplanung und damit die wichtigste Vorgabe des Nahverkehrsplanes.

¹ Mobilitätsverhalten 2002 Stadt Nürnberg, Socialdata München, 2003

1.3 Stadtentwicklung

Als zentrale Rahmenvorgabe für den Nahverkehrsplan gilt der Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg. Dieser wird derzeit fortgeschrieben. Der im Verfahren befindliche Flächennutzungsplan mit integr. Landschaftsplan (FNP Neu) wird voraussichtlich noch 2003 gebilligt werden und bildet damit die Grundlage für die weitere Stadtentwicklung. Die zu berücksichtigenden Entwicklungen werden mit dem Stadtplanungsamt und Ref. VII / Stadtentwicklung abgestimmt.

1.4 Finanzielle Rahmenbedingungen für den ÖPNV

In der Leitlinie wird gefordert, dass der Nahverkehrsplan mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen muss, um der Forderung des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) zu entsprechen. Nur durch eine zuverlässige Abschätzung der zukünftig zu erwartenden Kosten können finanzielle Risiken für die Haushalte der Aufgabenträger kalkuliert werden.

Laut Leitlinie „beschließen die politischen Gremien mit dem Nahverkehrsplan daher nicht nur Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV, sondern auch die Finanzierungsmöglichkeiten dieser Maßnahmen. Hierdurch wird die Umsetzbarkeit der Maßnahmen in einen realistischen finanziellen Rahmen eingebettet. Somit wird vermieden, dass der Nahverkehrsplan eine Wunschsammlung ohne tatsächliche Verbesserung für den ÖPNV bleibt“². Die finanziellen Aspekte werden in den weiteren Arbeitsschritten, d.h. nach der vorliegenden Analyse, vertiefend behandelt.

1.5 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Fragestellungen werden in enger Abstimmung mit dem Direktorium Recht und Sicherheit (SRD) bearbeitet.

Die Folgen des Urteiles des EU-Gerichtshofes vom 24.07.03 zu Beihilfen im ÖPNV sind noch nicht absehbar. Die Bewertung der EU-Kommission, die Auslegung des Bundesverwaltungsgerichtes und eine darauf abgestimmte Gesetzgebung stehen aus. Deshalb wird die Abklärung der rechtlichen Fragestellungen im gesetzlichen Nahverkehrsplan zunächst zeitlich verschoben.

² Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, 1998 (Teil1, Seite 8)

2. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

2.1 Raumstruktur und soziodemographische Daten

Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Die Stadt Nürnberg hat eine wohnberechtigte Bevölkerung von ca. 510.000 Einwohnern (Stand 2001). Hiervon sind 492.000 Einwohner mit Erstwohnsitz gemeldet und ca. 3,7% zeitweise oder mit Nebenwohnsitz gemeldet. Das Stadtgebiet ist in 81 Bezirke und 316 Distrikte eingeteilt.

Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze und Einzelhandelsflächen) stehen bezirks- bzw. distriktscharf zur Verfügung. Analog zu den städtischen Distrikten wurde die Einteilung in Verkehrszellen vorgenommen. Große Distrikte mit unterschiedlicher Nutzung oder Erschließung wurden unterteilt, um sie besser analysieren zu können. Damit erhöhte sich die Anzahl Verkehrszellen auf 322³.

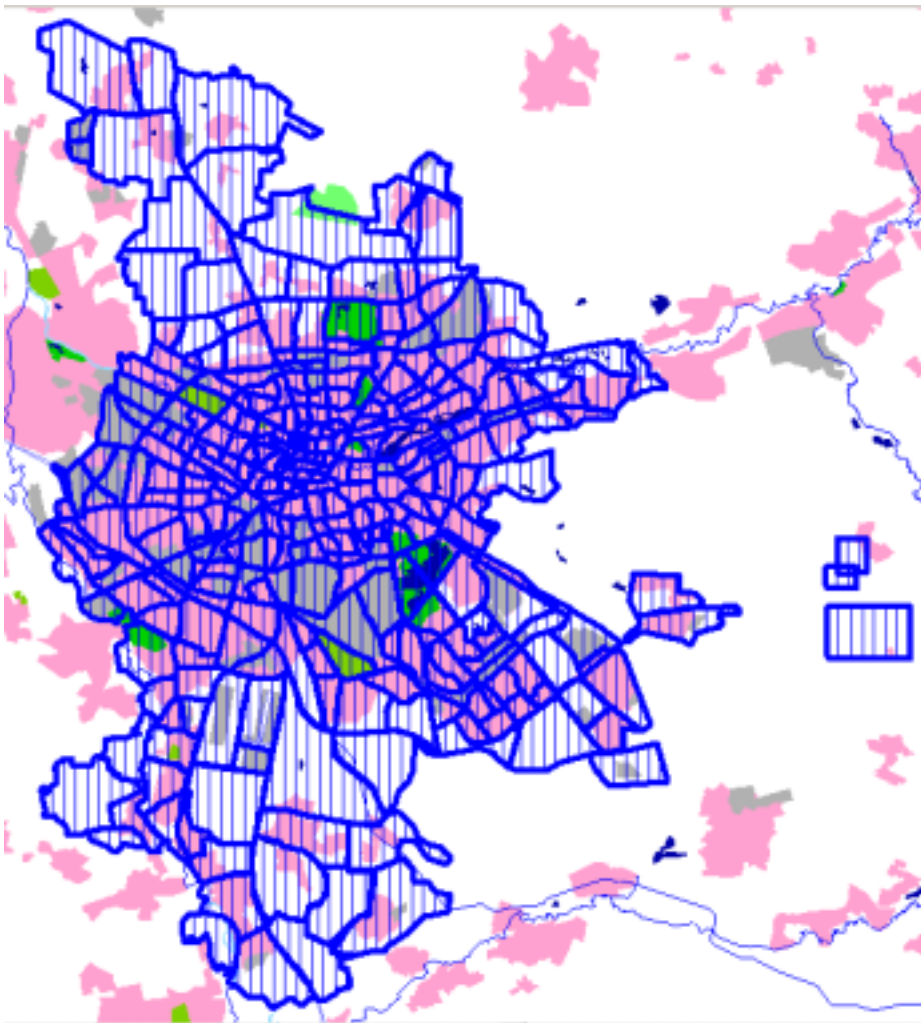


Abbildung 1: Einteilung des Stadtgebietes in Verkehrszellen analog den städtischen Distrikten

³ vgl. Anlage 1 Strukturdaten

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung empfiehlt, Gemeindeteile ab 200 Einwohnern (Richtwert) an den ÖPNV anzubinden. Aussagen zur ÖPNV - Erschließung von Gewerbestandorten werden nicht gemacht⁴. 253 der 322 Verkehrszellen weisen mehr als 200 Einwohner auf. In der Summe leben hier 507.218 Einwohner (99,4 % der Gesamteinwohner). Die 69 verbleibenden Distrikte sind (extensiv) gewerblich genutzte Flächen oder Wald-, Acker- und Wiesenflächen.

Örtliche Gliederung

Die strukturellen Gliederungen wurden in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt (Strukturplanung / Flächennutzungsplanung) sowie der Abteilung Stadtentwicklung des Wirtschaftsreferates vorgenommen.

Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Kategorien

An die Qualität der ÖPNV - Erschließung werden je nach Nutzungsart und -dichte unterschiedliche Anforderungen gestellt. Die Leitlinie unterscheidet für Ober- und Mittelzentren die Kategorien Kernbereich, Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und Gebiet mit niedriger Nutzungsdichte.

Dem Kernbereich (violett) wurden die Zellen innerhalb des Rings zugeordnet. In den meisten Fällen liegt Blockrandbebauung und eine hohe Verdichtung vor. Hier leben auf einer Fläche von ca. 2.280 ha (12 %) ca. 234.000 Bewohner (46 %). Die Einwohnerdichte beträgt ca. 102 E/ha⁵. Zudem befinden sich dort ca. 49 % der Arbeitsplätze Nürnbergs und ca. 51 % der Einzelhandelsflächen.

Zu den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte (gelb) zählen die Siedlungsflächen, welche die Ringstraße umschließen. Hier handelt es sich zum Großteil um eine verdichtete, geschlossene städtische Bebauung. In diesem Bereich leben auf einer Fläche von 7.880 ha (43 %) ca. 218.000 der Bewohner (43 %). Die Einwohnerdichte beträgt ca. 28 E/ha. Zusätzlich befinden sich dort ca. 43 % der Arbeitsplätze und ca. 43 % der Einkaufsflächen.

Bei den Gebieten mit geringer Nutzungsdichte (rot) handelt es sich um Stadtteile im Außenbereich. Sie sind von der großen zusammenhängenden Siedlungsfläche der beiden vorgenannten Kategorien abgerückt, und von landwirtschaftlicher Fläche und Bannwald umgeben. In den meisten Fällen handelt es sich um geschlossene, abgegrenzte Siedlungsflächen mit einer deutlich geringeren Bebauungsdichte als in den beiden vorgenannten Kategorien. In diesem Bereich leben auf einer Fläche von ca. 8.400 ha (45 %) ca. 59.000 Bewohner (11 %). Die Einwohnerdichte beträgt ca. 7 E/ha. Ferner befinden sich dort ca. 8 % der Arbeitsplätze und ca. 6 % der Einkaufsflächen. Die vergleichsweise niedrigen Werte kommen auch durch den hohen Anteil an Wald- und Ackerflächen zustande und sind somit nicht direkt vergleichbar mit den beiden anderen Kategorien.

⁴ „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“; Anhang C: Tabellen; C 3

⁵ Anlage 1: Verkehrsbezirke, Strukturdaten, ÖV Anbindung

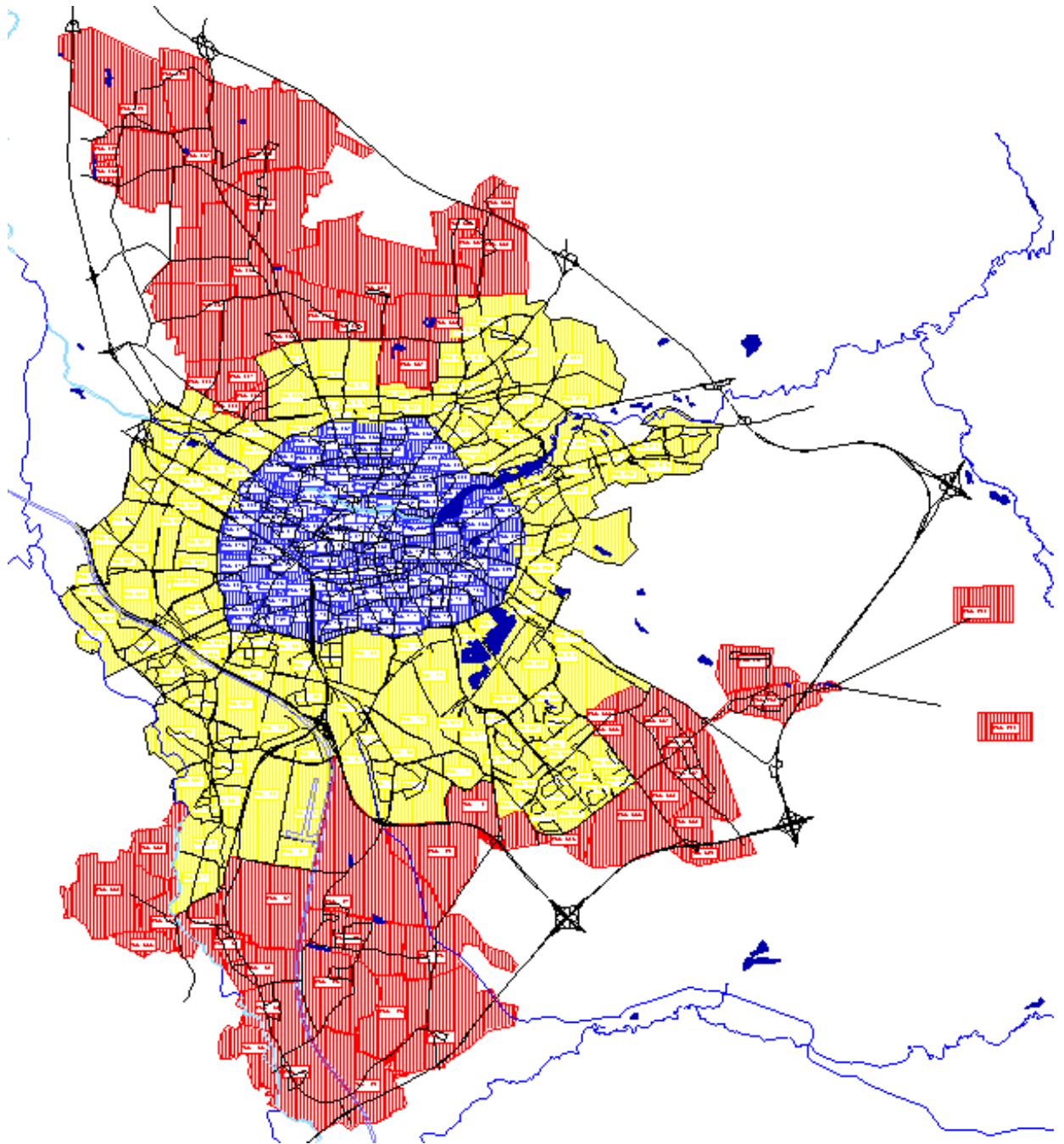


Abbildung 2: Zuordnung der Verkehrszellen zu den einzelnen Kategorien

Strukturdaten der Stadt (je Kategorie)

Die Tabelle fasst die festgestellten Strukturdaten für die einzelnen Kategorien zusammen und zeigt in Klammern den jeweilig errechneten Verkehrserzeugerindex (Einwohner bzw. Arbeitsplätze bzw. Einzelhandelsflächen / Fläche in Prozent).

	Fläche in %	Einwohner in %	Arbeitsplätze in %	Einzelhandels- flächen in %
Kernbereich	12	46 (3,74)	49 (4,00)	51 (4,19)
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	42	43 (1,01)	43 (1,03)	43 (1,01)
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	46	11 (0,25)	8 (0,17)	6 (0,13)
Gesamt	100	100	100	100

Tabelle 3: Nutzungsdichte der einzelnen Kategorien

Vergleicht man die Verkehrserzeugerindizes der drei Kategorien, so ergeben sich folgende Relationen:

Die Kategorie „Kernbereich“ weist in etwa eine viermal so hohe Nutzungsdichte auf wie die Kategorie „hohe Nutzungsdichte“. Diese wiederum hat eine viermal so hohe Nutzungsdichte wie die Kategorie „niedriger Nutzungsdichte“.

In jedem Gebiet gibt es vereinzelt Abweichungen von der durchschnittlichen Nutzungsdichte. Diese werden im Einzelfall bei den Analysen berücksichtigt, beispielsweise die vergleichsweise niedrige Nutzungsdichte im Gewerbegebiet Witschelstraße im Kerngebiet bzw. die vergleichsweise hohe Nutzungsdichte am Flughafen oder Klinikum Süd / Altenfurt / Fischbach im Außenbereich.

Aus dem Verhältnis der Nutzungsdichten wird auch ein ähnliches Verhältnis des Verkehrsaufkommens abgeleitet.

Zielorte

Die Leitlinie gibt Vorgaben für die Erreichbarkeit übergeordneter Orte. Dieses Kriterium ist in der Formulierung auf Landkreise gemünzt. Für das Oberzentrum Nürnberg interpretiert ist das übergeordnete Ziel die Innenstadt Nürnbergs. Unter der Vielzahl von Zielpunkten in der Innenstadt wurden sechs maßgebliche Nachfrageschwerpunkte in Abstimmung mit der Stadtplanung ausgewählt. Das Zentrum gilt prinzipiell als erreichbar wenn einer der sechs zentralen Punkte erreicht wird. Eine vertiefende Betrachtung zur Erschließung des Zentrums unterscheidet die Qualität der Zentrumserschließung.

Neben der Erreichbarkeit des Zentrums wurden 10 Stadtteilzentren definiert. Diese wurden in Anlehnung des Einzelhandelsgutachten der Stadt Nürnberg ausgewählt. Verkehrswirksame Einrichtungen, die nicht über die Kenngrößen Einwohner, Arbeitsplätze und Verkaufsfläche abgedeckt sind, werden gesondert untersucht. Im einzelnen sind das Schulen, Studieneinrichtungen und andere publikumsintensive Orte.

Zentrum

Am Altstadtring befinden sich die zentralen ÖV-Verknüpfungspunkte Hauptbahnhof, Plärrer und Rathenauplatz. Der Hauptbahnhof ist ferner ein bedeutender Verknüpfungspunkt für den regionalen und überregionalen Schienenverkehr.



Abbildung 4: Zielwahl Innestadt

Das größte Einzelhandelszentrum⁶ Nordbayerns ist die Altstadt (A-Zentrum) von Nürnberg. Dabei nimmt die Lorenzer Altstadt mit der Haltestelle Lorenzkirche den höchsten Stellenwert

⁶ vgl. Einzelhandelsuntersuchung 2000 des Wirtschaftsreferates der Stadt Nürnberg

ein. Die Sebaldler Altstadt bildet einen Mix aus Einzelhandel, zentralen Verwaltungen, Wohnen, Universität und touristischen Zielen. Zentraler Punkt ist der Hauptmarkt mit den Haltestellen Rathaus und Hauptmarkt.

Zum Zentrumsbereich wird auch der Einzelhandelsschwerpunkt südlich der Bahn gewertet. Der Aufseßplatz ist als B-Zentrum definiert.

Für die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze innerhalb des Zentrums sind alle 6 zentralen Zielorte gleichermaßen von Bedeutung. Nebenzentren für den Einzelhandel wie die Laufer Gasse und Wölkernstraße liegen im weiteren Einzugsbereich der definierten Zielorte.

Hochwertige Innenstadtstrukturen und Stadtteilzentren

Im Kerngebiet der Stadt Nürnberg gibt es neben den vorhandenen zentralen Punkten eine Vielzahl von hochwertigen innerstädtischen Versorgungszentren, die in enger inhaltlicher und entstehungsmäßiger Verknüpfung mit dem ÖPNV (Strab-Haltestellen) stehen. Hier wurden sechs Gebiete ausgewählt. Speziell für das Gebiet Pirckheimerstraße wurde die Verwaltung beauftragt, ein Nachfolgekonzept für die Linie 9 zu entwickeln. Die Achsen Landgrabenstraße / Wölkernstraße / Schweiggerstraße sowie die nördliche Pillenreuther Straße werden mit dem definierten Zentrum Aufseßplatz und in Randlage mit den Achsen Gibitzenhofstraße und Allersberger Straße abgedeckt.

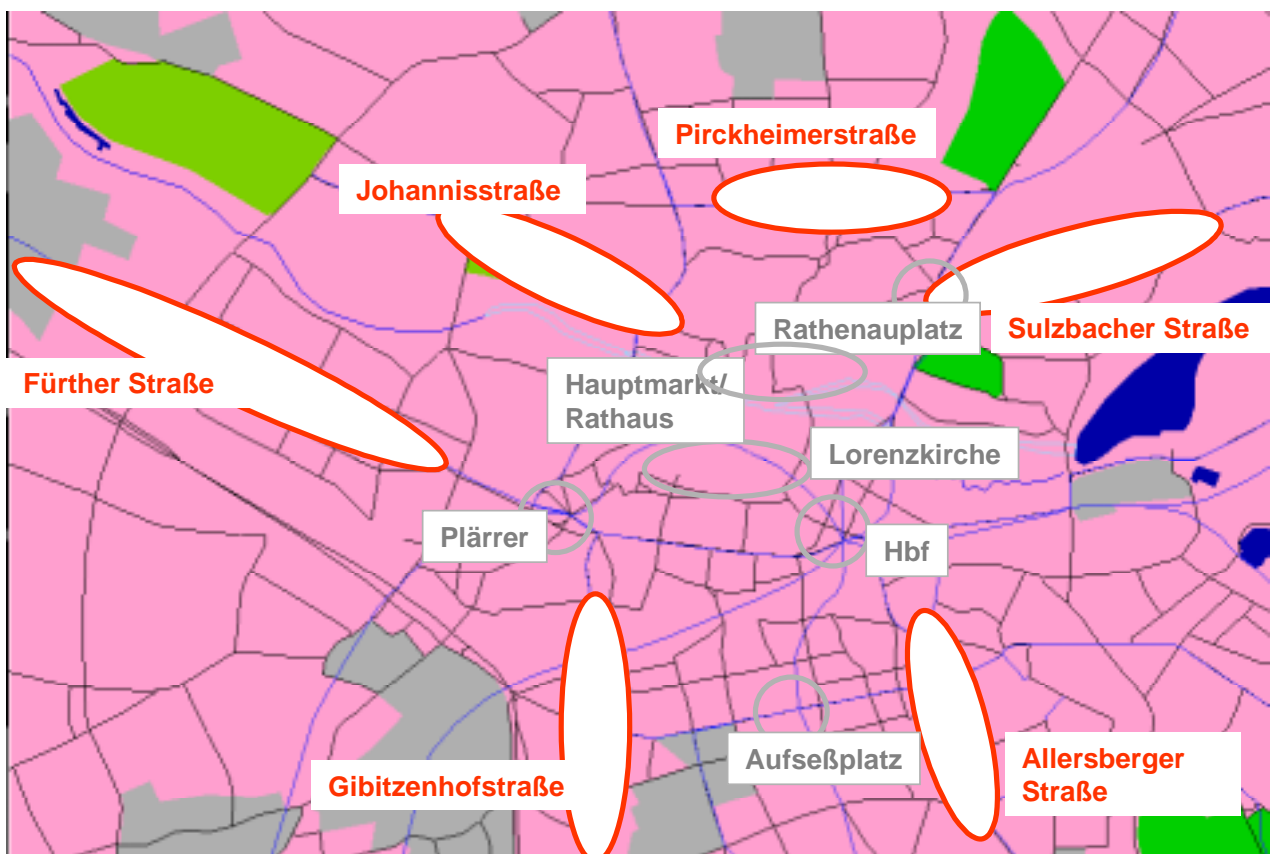


Abbildung 5: Hochwertige innerstädtische Zentren

Die Definition von Stadtteilzentren kann durchweg unterschiedlich bewertet werden. Im vorliegenden Fall wurde von einer Notwendigkeit der Versorgung der Bewohner der Stadt Nürnberg ausgegangen, die nicht nur von einem Zentrum gewährleistet werden kann. Zu einer guten Wohnqualität zählt eine ausreichende und umfassende Versorgung. Vor allem für die sehr weit vom Stadtzentrum entfernt liegenden nach Norden und Süden reichenden Siedlungsgebiete mit niedriger Nutzungsdichte sind Stadtteilzentren für die Erledigungen des täglichen Bedarfs von essentieller Bedeutung.

Als Kriterien für ein Stadtteilzentrum sind neben einem umfassenden Angebot von Grundnahrungsmitteln ein erweitertes Warenangebot wie beispielsweise Kleidung, Haushaltsgeräte, Elektro- und Elektronikartikel. Hinzu kommen soll ein verdichtetes Dienstleistungsangebot für den täglichen Bedarf wie z.B. Ärzte, Post, Bank, Friseur usw.. Die Vielfältigkeit macht diese Bereiche über die lokalen Quartiersgrenzen hinweg attraktiv und bietet für die meisten Bewohner der Stadt eine deutliche Alternative zum Stadtzentrum.

Einer Vielzahl der genannten Zentren wird durch kulturelle Einrichtungen, Gastronomiebetriebe und Grünflächen zusätzlich Aufenthaltscharakter verliehen.

Als Stadtteilzentren ausgewählt wurden 7 Einzelhandelszentren der Kategorie B, C und D. Im einzelnen sind dies der Leipziger Platz, der Friedrich-Ebert Platz, das Röthenbacher Einkaufszentrum, das Ortszentrum Eibach, das Frankenzentrum in Langwasser, das Ortszentrum von Zerzabelshof und der Mögeldorfer Plärrer.

Das Zentrum der Stadt Fürth liegt formell nicht im Untersuchungsraum. Es wird jedoch wegen seiner räumlichen Nähe zum westlichen Nürnberger Stadtgebiet und der daraus resultierenden Anziehungskraft für die Bewohner Nürnbergs als relevantes Ziel betrachtet.

Einzelhandelszentrum	Kategorie⁷	Haltestelle	Einzugsbereich
Friedrich-Ebert-Platz	C	Friedrich-Ebert-Platz	Norden und Westen
Leipziger Platz / Mercado	C	Nordostbahnhof	Nordosten
Mögeldorfer Plärrer	C	Mögeldorfer Plärrer	Osten
Ortszentrum Zabo	D	Zabo Mitte	Osten
Frankenzentrum	B	Langwasser - Mitte	Südosten
Ortszentrum Eibach	D	Eibach Mitte	Südwesten
Einkaufszentrum Röthenbach	C	Röthenbach	Südwesten
Fürth Zentrum		Fürth Hbf, Rathaus	Westen

Tabelle 6: Stadtteilzentren, tabellarische Übersicht

⁷ vgl. Einzelhandelsuntersuchung 2000 des Wirtschaftsreferates der Stadt Nürnberg

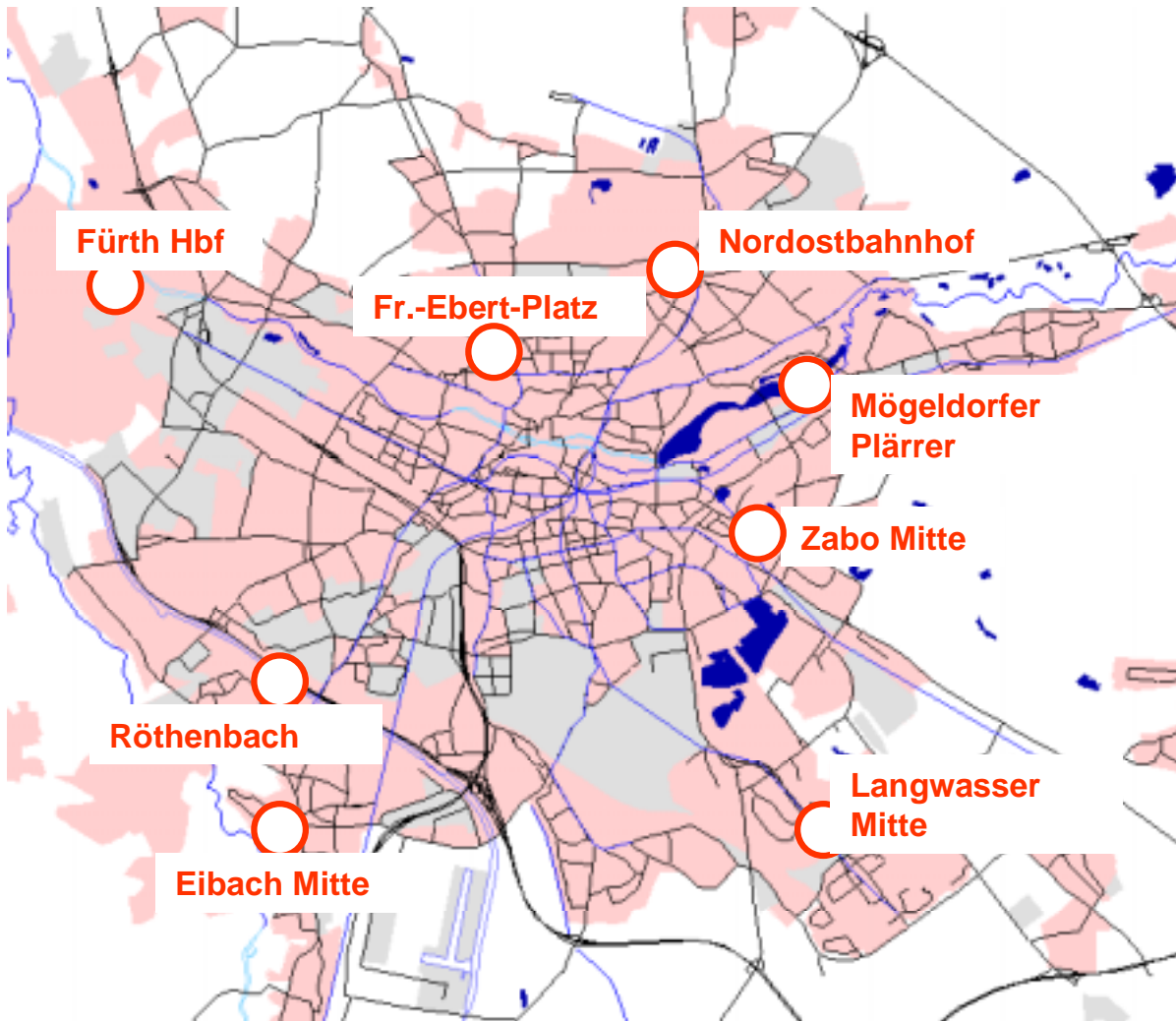


Abbildung 7: Lage der Stadtteilzentren

Die Wertigkeit der Zentren und Nebenzentren ist aufgrund der Funktion sehr unterschiedlich. Deshalb ist die Auswahl der Ziele und deren Gewichtung mit der Stadtplanung (Flächennutzung, Strukturplanung) und der Stadtentwicklung (Ref. VII) abgestimmt worden.

Zentren

Hauptbahnhof	30
Plärrer	20
Lorenzkirche	15
Hauptmarkt / Rathaus	15
Rathenauplatz	8
Aufsessplatz	12
Summe	100

Bandstrukturen

Fürther Straße	5
Johannisstraße	3
Pirckheimerstraße	3
Sulzbacher Straße	3
Allersberger Straße	3
Gibitzenhofstraße	3
Summe	20

Stadtteilzentren

Langwasser Mitte	12
Nordostbahnhof	10
Mögeldorf	5
Röthenbach	5
Füth Hbf	5
Fr.-Ebert -Platz	5
Eibach Mitte	3
Zabo Mitte	3
Summe	46

Tabelle 8: Gewichtung der Zentren

Die Gewichtung Zentrum / Subzentren (Bandstrukturen und Stadtteilzentren) erfolgt mit dem Schlüssel 3/5 zu 2/5 (100 / 66). Die Priorisierung des Zentrums begründet sich mit der hohen Zentralität der Innenstadt. Im öffentlichen Nahverkehr beginnen oder enden mehr als 100.000 Fahrten / Werktag an einem der sechs definierten zentralen Punkte. Dies entspricht einem Anteil von mehr als 30% aller ÖV – Fahrten in Nürnberg (vgl. 2.2 Gesamtverkehrsnachfrage).

Bei den Nebenzentren werden die innenstadtnahen Bandstrukturen (20 Punkte) und die dezentralen Stadtteilzentren (46 Punkte) unterschieden. Hierbei nehmen Langwasser Mitte (Franken Zentrum) und der Nordostbahnhof (künftig plus Einkaufszentrum Mercado) Sonderstellungen gegenüber den anderen Stadtteilzentren ein.

Weiterführende Schulen

In Nürnberg befinden sich 192 Schulen und Studieneinrichtungen mit insgesamt ca. 76.000 Schülern und ca. 10.000 Studenten. Davon sind 115 Schulen weiterführend bzw. Förderschulen oder Studieneinrichtungen mit insgesamt 60.000 Schülern/Studenten und einem Einzugsgebiet, das über den Stadtteilsprengel hinaus reicht. Auf das definierte Kerngebiet, mit hohen Anforderungen an den ÖPNV, entfallen hierbei bereits ca. 36.000 Schüler. Absoluter Schwerpunkt des Schul- und Hochschulverkehrs ist das Gebiet zwischen Wöhrder Wiese, Stadtpark und Deichslerstraße (vgl. Abbildung 8)

Da ein Großteil der Schüler unmotorisiert zur Schule oder zum Studienplatz gelangt, ist der Anteil am ÖPNV besonders hoch (vgl. Tabelle 9).

Anteil des ÖPNV (Bewohner Nürnberg):

am Gesamtverkehr	20%
Wegezzweck Ausbildung	37%
Wegezzweck Ausbildung (6-17 Jahre)	39%
Wegezzweck Ausbildung (18-24 Jahre)	55%

Tabelle 9: Ausbildungsverkehr (Quelle, Socialdata, Mobilitätsverhalten 2002)

Der Schülerverkehr ist im Stadtgebiet Nürnberg größtenteils in das vorhandene ÖV-Netz integriert. Verstärkerfahrten im Schülerverkehr sind zum allergrößten Teil mit konventionellen Liniennummern gekennzeichnet und für jedermann zugänglich.

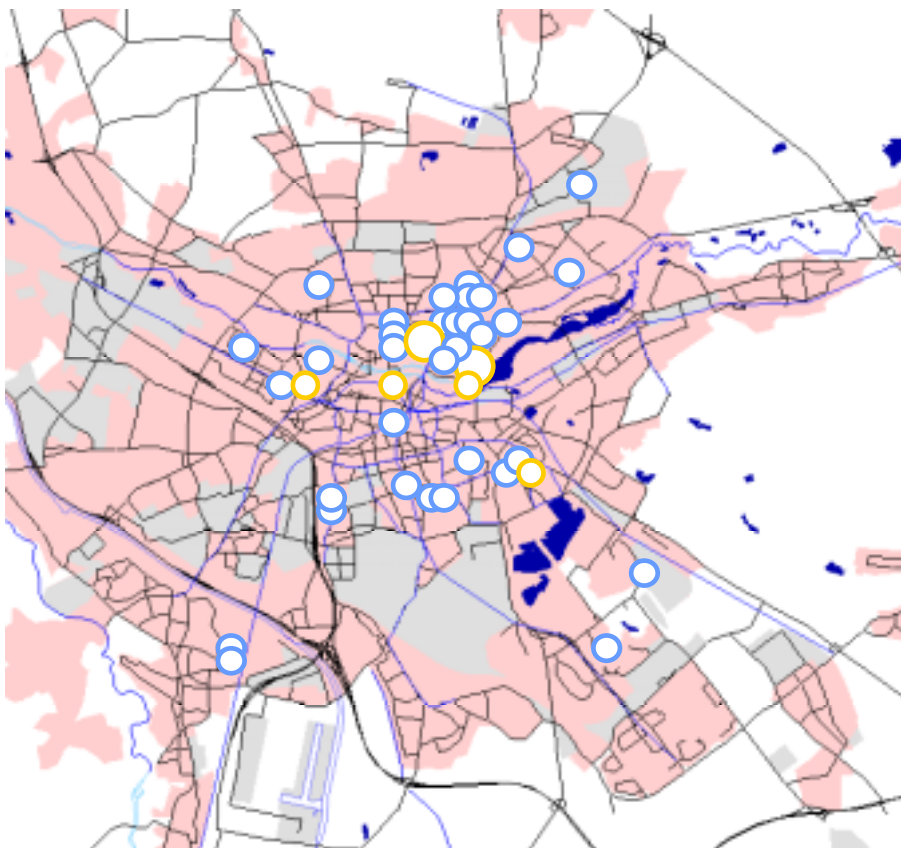


Abbildung 8: Lage der weiterführenden Schulen (blau) und Hochschulen (gelb)

Publikumsintensive Orte

Der Nürnberger Flughafen bindet vorrangig den gesamten nordbayerischen Raum an Ziele in ganz Europa an. Es werden jährlich über 3 Millionen Fluggäste abgefertigt. Die Nürnberger Messe ist ganzjährig Anziehungspunkt vieler regionaler, nationaler und internationaler Ausstellungen, Veranstaltungen und Kongresse. Der Flughafen und die Messe sind neben rein verkehrlichen Gesichtspunkten von großem wirtschaftlichem Interesse für den Großraum Nürnberg.

Großveranstaltungen mit einem hohen Publikumsverkehr konzentrieren sich auf das Areal rund um den Dutzendteich. Daneben ist der Dutzendteich besonders im Sommer Naherholungsgebiet und Ort für diverse Freizeitaktivitäten.

Arena und Stadion sind vorzugsweise Anziehungspunkte großer Sport- und Konzertveranstaltungen.

Ebenfalls starken Freizeitcharakter weisen die Sebalder Altstadt, als historisches Zentrum der Stadt, die Kulturmeile mit ihren zahlreichen Museen, dem Cinécitta, der Oper, dem Schauspielhaus und die Wöhrder Wiese, als Beginn einer grünen Achse ostwärts, auf.

Der Tiergarten ist besonders in den Sommermonaten stark frequentierter Anziehungspunkt mit jährlich rund 1 Mio. Gästen.

Die großen Krankenhäuser und Friedhöfe sind weitere Zielpunkte, die ausreichend an den ÖPNV anzuschließen sind.

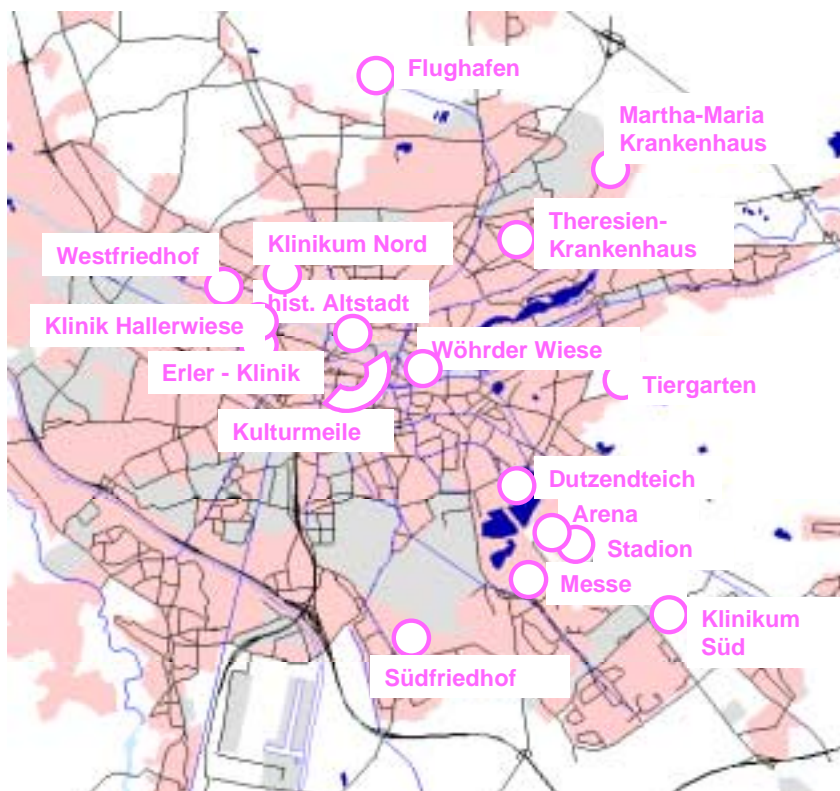


Abbildung 9: Lage der publikumsintensiven Orte

2.2 Gesamtverkehrsnachfrage

Der Leitfaden sieht eine Analyse des gesamten motorisierten Personenverkehrs vor. Das heißt vergleichbare Abbildungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Öffentlichen Verkehrs (ÖPNV). Als Basis stehen der Stadt Nürnberg ausreichende Daten zur Verfügung. Im einzelnen sind dies:

- verbundweite ÖPNV - Matrix 2000
- jährliche VAG - Fahrgastzählungen
- Analysen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner Nürnbergs, Socialdata 1989-2002
- jährliche städtische MIV - Zählungen
- MIV - Matrix 1988 des Großraums mit Teilfortschreibungen

Die Daten sind mit Ausnahme der MIV-Matrix aktuell. Aufgrund von aktuellen Zählungen, Befragungen und Gutachten (z.B. Flughafengutachten 1998, Frankenschnellweggutachten 1997, 2003) ist die MIV - Datenlage für die Bewertung von ÖPNV Maßnahmen ausreichend.

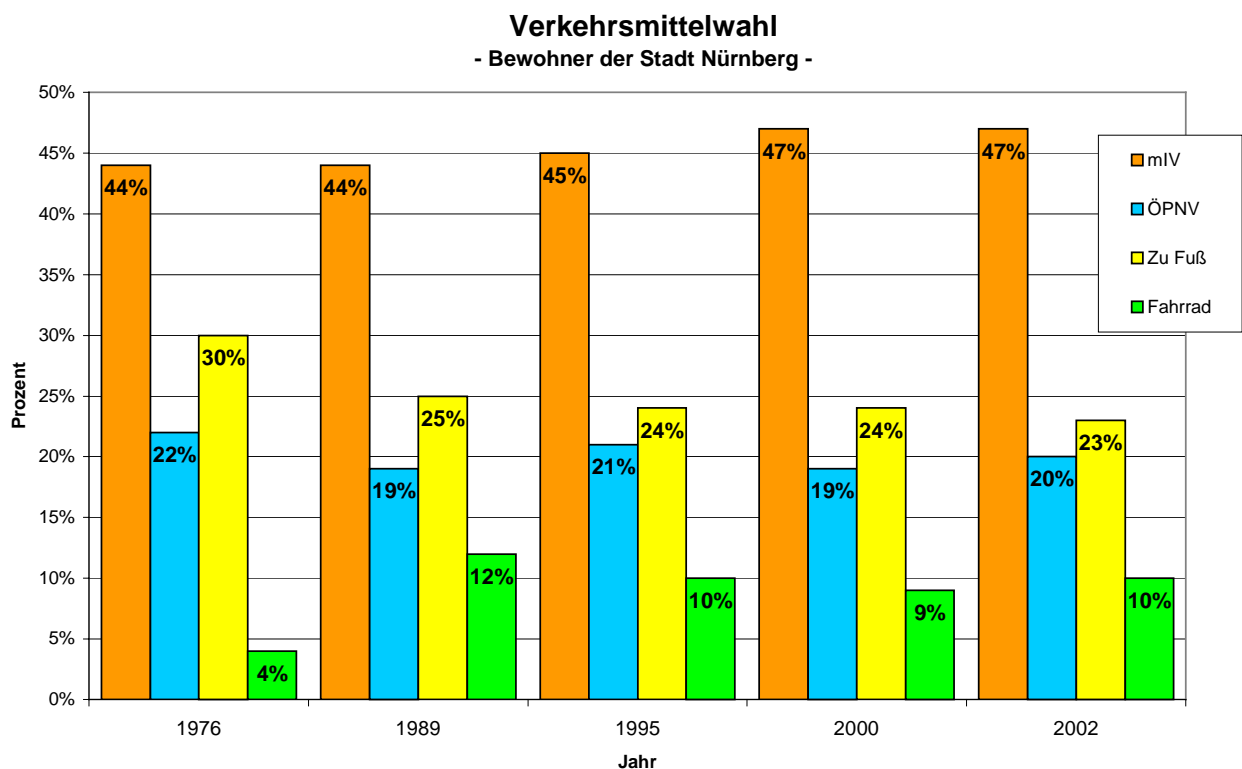


Abbildung 10: Modal Split der Bewohner Nürnbergs⁸

Die Daten zur Verkehrsmittelwahl (Abbildungen 10-12) werden seit 1989 kontinuierlich von Socialdata im Auftrag der VAG erhoben. Die Zahlen von 1976 sind laut der Broschüre Fakten & Daten (VAG / Socialdata, Februar 1990) aus einer vergleichbaren Erhebung.

Der Großteil aller Wege der Bewohner/-innen Nürnbergs (85%) wird innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt (Abbildung 11).

⁸ kontinuierliche Verkehrserhebungen von SOCIALDATA, KONTIV-Institut GmbH

Bei einer durchschnittlichen Wegeanzahl von 2,9 / Werktag⁹ ergeben sich bei einer wohnberechtigten Bevölkerung von 510.000 ca. 1,5 Mio. Fahrten und Wege / Werktag, davon ca. 1,3 Mio. Wege als Binnenverkehr und 0,2 Mio. Wege als stadtgrenzüberschreitender Verkehr.

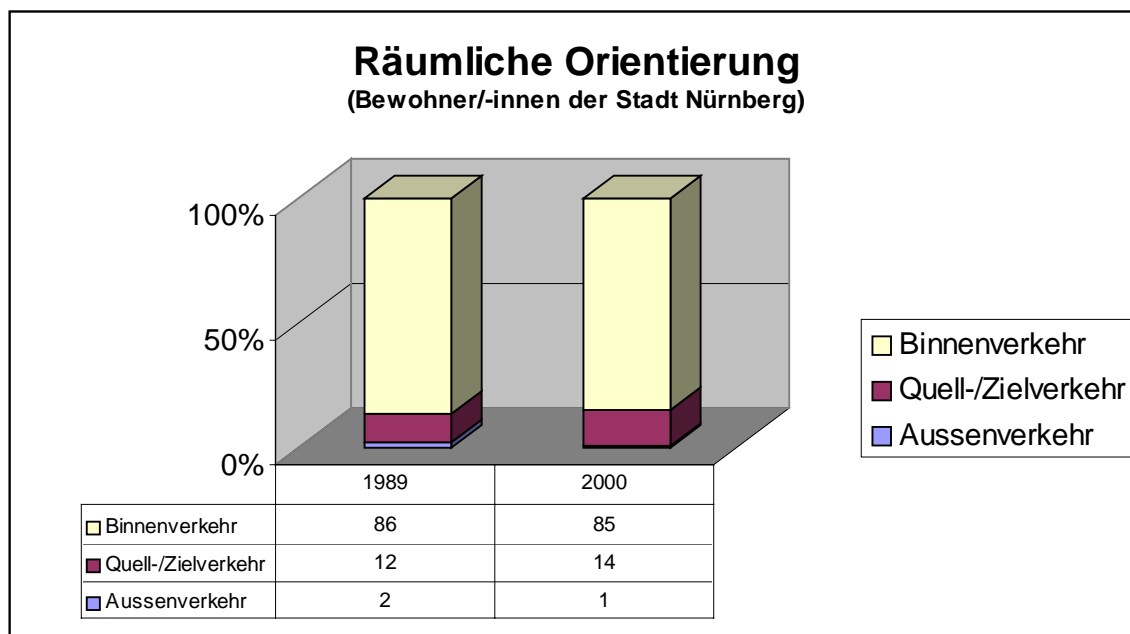


Abbildung 11: Räumliche Orientierung¹⁰

Von den derzeit ca. 750.000 MIV-Personenfahrten / Werktag (570.000 Kfz/ Werktag x 1,3 Insassen) im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr werden 700.000 MIV-Personenfahrten / Werktag dem Quell- und Zielverkehr zugeordnet. Circa 50.000 Fahrten (6,7 %) werden dem Durchgangsverkehr angerechnet.

Der Quell- und Zielverkehr Nürnbergs beträgt somit ca. 700.000 MIV-Personenfahrten und ca. 120.000 ÖV-Kunden (ohne DB Fernverkehr). Bei einem Anteil der Bewohner Nürnbergs von ca. 200.000 Fahrten wird deutlich, dass der Quell-/Zielverkehr der Stadt Nürnberg mit dem Umland zu ca. 75 – 80% von den Bewohnern des Umlands erzeugt wird.

Diese ca. 820.000 täglichen stadtgrenzüberschreitenden Wege sind in die lokale und regionale Nahverkehrsplanung mit einzubinden. Die größten Verflechtungen liegen in der Städteachse vor. Deshalb ist mit den Nachbarkommunen Fürth und Erlangen eine enge Abstimmung vereinbart. Die weiteren Verflechtungen werden in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund geregelt, wobei formell die gebietskörperüberschreitenden Verkehre dem regionalen Nahverkehrsplan zugewiesen werden (Kapitel 1.2 „Gültigkeitsbereich des Nahverkehrsplanes“).

⁹ kontinuierliche Verkehrserhebungen von SOCIALDATA, KONTIV-Institut GmbH

¹⁰ ebenda

In die Untersuchung fließen somit folgende Verkehre mit ein:

	ÖV	IV	Gesamt
Nürnberg Binnenverkehr	220.000 ÖV - Fahrten	530.000 MIV - Fahrten	0,75 Mio. Fahrten motorisiert (1,30 Mio. Fahrten + Wege insgesamt)
Nürnberg Quell / Zielverkehr ¹¹	120.000 ÖV - Fahrten	700.000 MIV - Fahrten	0,82 Mio. Fahrten motorisiert
Gesamt	340.000 ÖV – Fahrten¹²	1.230.000 MIV - Fahrten	1,570 Mio. Fahrten

Tabelle 12: maßgeblicher Verkehr

In der Gesamtverkehrsnachfrage nimmt somit der ein- und ausbrechende Verkehr bereits mehr als die Hälfte (52%) des Verkehrsvolumens ein. Beim Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) überwiegt mit 57% der Quell- und Zielverkehr. Im öffentlichen Nahverkehr dominiert der Binnenverkehr mit 65% der gesamten ÖV - Nachfrage.

Unterschiede in der Akzeptanz der öffentlicher Verkehrsmittel sind auch innerhalb des Stadtgebietes erkennbar. Auch hier sind die Außenbezirke, mit Ausnahme der Südoststadt, schwächer frequentiert als die zentralen Stadtviertel und die Weststadt.

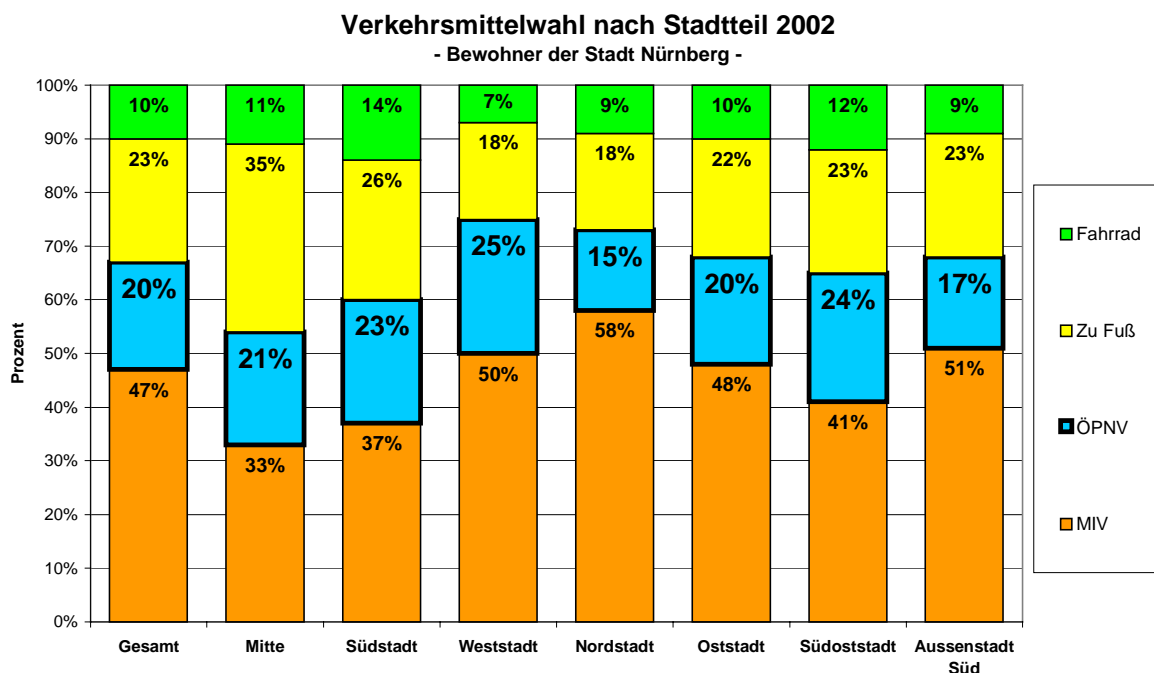


Abbildung 13: Modal-Split nach Stadtteilen

¹¹ Quell-Zielverkehr MIV = 0,94 * stadtgrenzüberschreitender Verkehr (beinhaltet z.T. Durchgangsverkehr, Binnenverkehr)

¹² ohne DB Fernverkehr

Neben originär verkehrlichen Ursachen haben auch strukturelle Änderungen (z.B. „Stadtflucht“, Einkaufen auf der „grünen Wiese“, Abbau von Arbeitsplätzen im industriellen Sektor etc.) nachhaltigen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Deshalb ist auch die Stadtentwicklung, z.B. die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, für die Verkehrsentwicklung von maßgeblicher Bedeutung.

Verkehrlich stehen die verschiedenen Verkehrsträger in Wechselwirkung. Das Verhältnis zwischen ÖPNV und Radverkehr/Fußgängern unterliegt starken saisonalen Schwankungen. Wechselwirkungen mit dem motorisierten Individualverkehr sind insbesondere abhängig von der Reisezeit des jeweiligen Verkehrsmittels, der Pkw-Verfügbarkeit, der Parkraumsituation, den Kosten, der Bedienungshäufigkeit und der Umsteigehäufigkeit bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Komfortkriterien.

Der Nahverkehrsplan und die damit beabsichtigten Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr sind somit nur ein Baustein von vielen, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Die gewollten Verlagerungen zugunsten der Öffentlichen Verkehrsmittel sind direkt abhängig von den Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr, dem Städtebau und der Raumordnung im Großraum. (Kapitel 1.3 „Verkehrspolitische Zielvorgaben für den ÖPNV als Teil des Gesamtverkehrssystems“)

2.3 Derzeitiges ÖPNV-Angebot / Derzeitige ÖPNV – Nutzung / Schwachstellenanalyse

2.3.1 Grundlagen

Die gesamte Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebotes für den vorliegenden Nahverkehrsplan bezieht sich auf den Zeitraum nach Einführung des neuen VGN-Verbundfahrplanes vom 15. Dezember 2002.

Zum Analysezeitpunkt bestanden im Stadtgebiet Nürnberg 10 Regionalbahnlinien, 3 S-Bahnlinien, 6 Straßenbahnlinien, 2 U-Bahnlinien, 43 VAG Buslinien sowie 10 Buslinien anderer Betreiber (OVF, infra Fürth, Wutzer)¹³.

Ausgeklammert werden baustellenbedingte Fahrplanänderungen. Die S-Bahn - Station Steinbühl wird als gegeben vorausgesetzt, da sie während der Fahrplanperiode fertiggestellt wird. Änderungen des Fahrplans, bedingt durch die Einsparvorgaben des Stadtrates, werden zumindest linienscharf mit abgebildet. Weitergehende im Bau oder in der Planung befindliche Projekte werden in die Analyse nicht einbezogen, werden jedoch verbal beschrieben, um künftige Änderungen des Systems zu verdeutlichen.

2.3.2 Methodik

Prinzipiell wird die Analyse nach den Vorgaben der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern (Juli 1998) vorgenommen. Dem Aufgabenträger (Stadt Nürnberg) steht dabei frei, welche Schwachstellen er vorrangig beseitigen will¹⁴.

Die Leitlinie bietet Standards, die für den ganzen Freistaat Orientierungswerte liefert. Dabei wird in

Grenzwert	=	Mindestanforderung	
Richtwert	=	guter ÖPNV Standard	unterschieden ¹⁵ .

In der Beurteilung wird nach Handlungsbedarf und Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential unterschieden. Die Kategorie Handlungsbedarf wird bei klaren Widersprüchen zu den Vorgaben der Leitlinie, wie beispielsweise Unterschreitung der Mindestanforderungen, verwendet. Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential wird bei nicht eindeutigen Vorgaben der Leitlinie oder Verletzung des Richtwertes, aber Erfüllung des Grenzwertes, verwendet.

Grundlage für die Analyse ist die Überprüfung der Bewertungsmaßstäbe der Leitlinie zu den Haltestelleneinzugsradien, Bedienungshäufigkeiten und der Erreichbarkeit des Zentrums. Vertiefende Betrachtungen werden zur Erschließung des Zentrums, zu den Verknüpfungen der Verkehrsmittel, der Umsteigehäufigkeit, der Verkehrsnachfrage einschließlich der

¹³ Es werden nur Linien im Taktverkehr berücksichtigt, Mindestanzahl an Fahrten / Werktag >10

¹⁴ Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, 1998 (Anhang B, B 8)

¹⁵ Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, 1998 (Anhang C, C 1)

Auslastung vorgenommen. Als Bewertungsgrundlage dienen die 322 definierten Verkehrsbezirke.

a) Erschließung

Die Stadt Nürnberg entspricht dem Gebietstyp Oberzentrum, für den die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung für die Erschließung nachfolgende Richtwerte empfiehlt:

	Richtwerte (in m Luftlinie)	
	Bus, Straßenbahn	S-, U-Bahn
Kernbereich	300	600 (400m, VDV Richtlinie)
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	600	1000

Tabelle: Einzugsbereiche von Haltestellen laut Richtlinie

Laut Richtlinie gilt das Stadtgebiet als erschlossen, wenn mindestens 80 % der Einwohner aller Teilflächen ab 200 Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen liegen¹⁶.

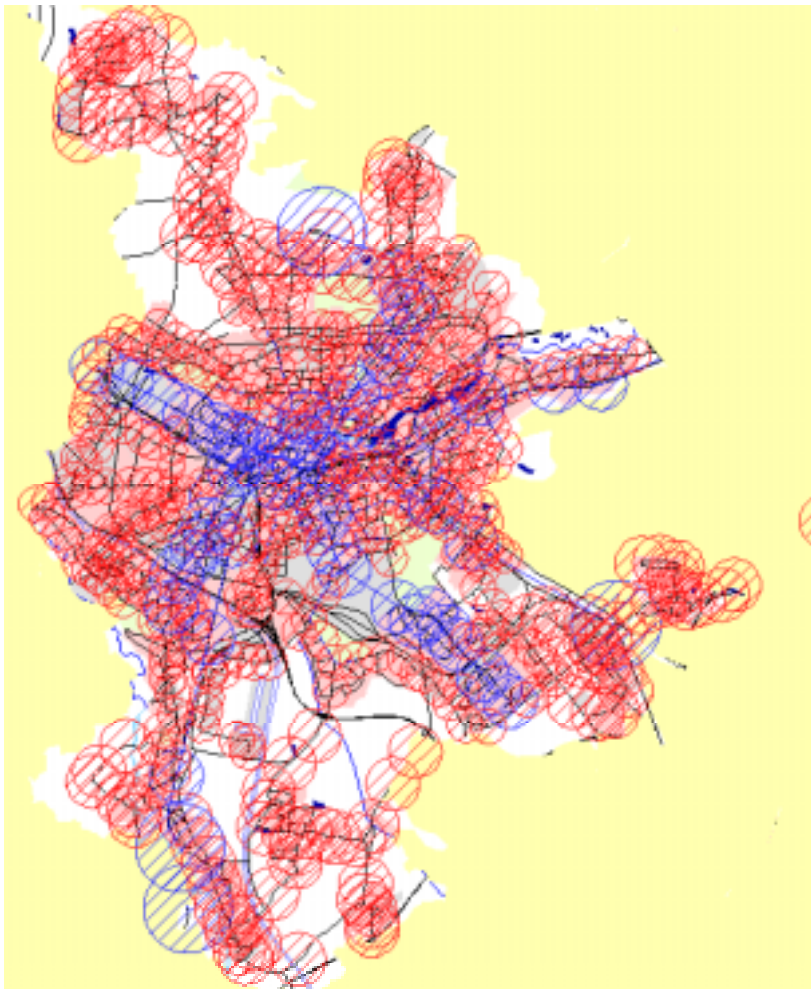


Abbildung 14: Übersicht über Lage und Einzugsgebiete der Haltestellen

¹⁶ vgl. Anlage 1 „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“; Anhang C: Tabellen; C 2

Für die Distrikte der Stadt Nürnberg mit einer gleichmäßigen Einwohnerdichte wird das Kriterium der Leitlinie angewendet. Distrikte mit starken Schwankungen der Siedlungsstruktur gelten als erschlossen, wenn der definierte Schwerpunkt der Nachfrage und wenigstens 60% der gesamten Siedlungsfläche innerhalb des Haltestelleneinzugsradius liegen.

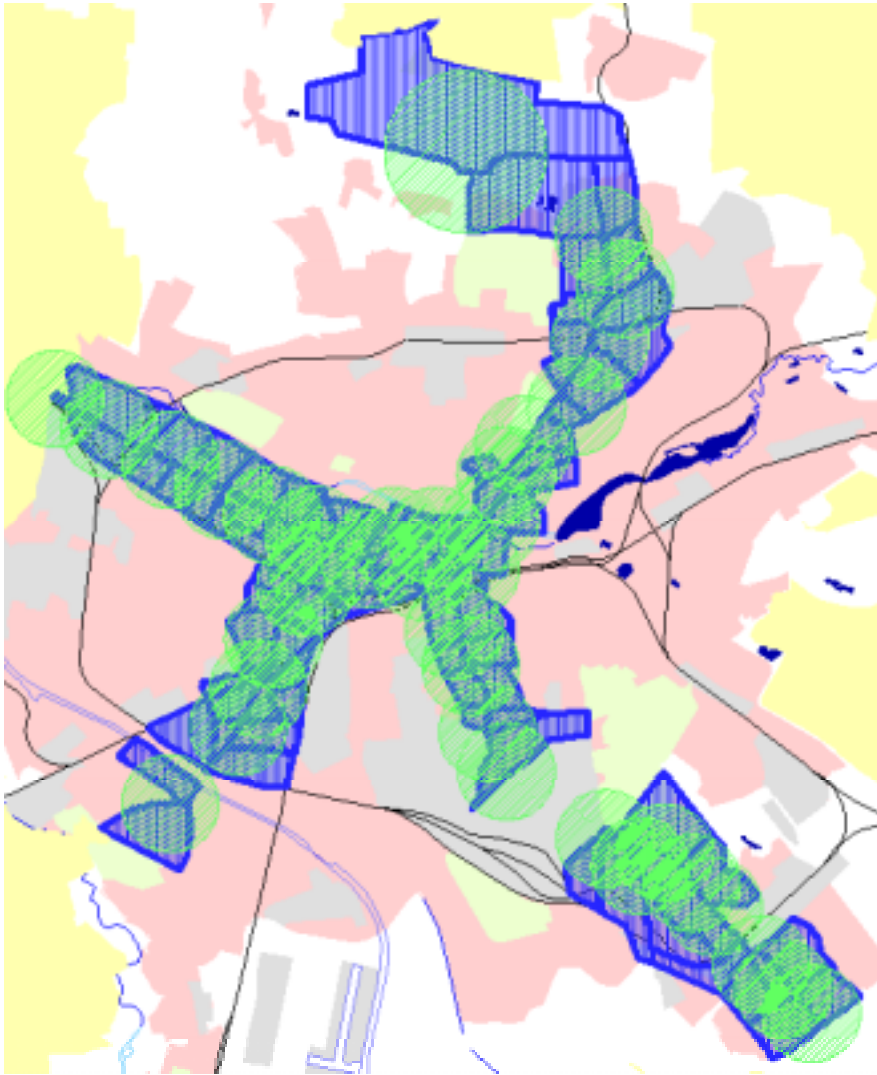


Abbildung 15: Abweichungen von Einzugsradien und Bezirksgrenzen am Beispiel U-Bahn

Die Genauigkeit der Untersuchung liegt deutlich über den Standards vorhandener ÖV - Untersuchungen in Nürnberg. Bei größeren Verkehrsbezirken kann es zu Abweichungen zwischen Einzugsradius und Bezirksgrenzen kommen. Die Abweichung zwischen vereinfachtem Modell und Wirklichkeit ist für die stadtweite Betrachtung irrelevant. Die Abbildung 15 zeigt beispielhaft die Überlagerung von U-Bahn Einzugsradien und den dazu definierten angebotenen Verkehrsbezirken.

b) Bedienungshäufigkeit

Die Leitlinie gibt für den Gebietstyp „Oberzentrum mit Verdichtung“ einen Richtwert für Taktfolgen in der Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) vor. Für die Hauptverkehrszeit (HVZ) empfiehlt die Leitlinie eine bedarfsgerechte Verdichtung des Taktes.¹⁷

Abweichungen von der Leitlinie werden toleriert, wenn Distrikte mehrfach oder von unterschiedlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden.

Taktfolgen aus der Leitlinie¹⁸:

		Richtwerte in Minuten	
		NVZ	SVZ
Bus/ Straßenbahn	Kernbereich	10	20
	Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	10	20
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	20	40
U-Bahn	Kernbereich	5	10
	Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	10	10

Tabelle 16: Taktvorgaben (Richtwerte)

Die Analyse soll nach Verkehrszeiten differenziert durchgeführt werden. Die Leitlinie überlässt dem Aufgabenträger die Definition der Verkehrszeiträume.

Folgende Verkehrszeiträume wurden für das Stadtgebiet Nürnberg zugrunde gelegt:

	Montag bis Freitag
HVZ	6:30-8:30, 14:30-18:30
NVZ	8:30-14:30, 18:00-20:00
SVZ	5:00-6:30, 20:00-Betriebsschluss

Tabelle 17: Einteilung der Verkehrszeiten

Die „Taktfamilien“ HVZ, NVZ und SVZ können sich je Linie entsprechend der Nachfrage unterscheiden. Die innerstädtischen Verkehrsmittel haben verhältnismäßig gleichbleibende Nachfrage im Tagesverkehr, so dass bei vielen Linien keine Unterscheidung im Taktraster zwischen HVZ und NVZ vorgenommen wird. Die Nachfrage erreicht zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr ihren Spitzenwert. Dagegen haben Radiale Stadtrand- bzw. Stadt-Umland – Linien ausgeprägte Spitzen, teilweise bereits vor 7.00 Uhr.

¹⁷ vgl. Anlage 1 „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“; Anhang C: Tabellen; C 4

¹⁸ ebenda

c) Zielwahl

Das Zentrum Nürnbergs ist die Nürnberger Altstadt und die sie umgebenden Bezirken. Das Gebiet hat einen Durchmesser von ca. 2,5 km. Die Luftlinie zwischen Aufsessplatz und Rathenauplatz beträgt 2km. Die Altstadt ist zum Großteil Fußgängerzone und wird im südlichen Teil von der U-Bahn unterquert und im nördlichen Teil von 3 Buslinien befahren. Der Großteil des Verkehrs ins Zentrum und dessen Erschließung wird von Straßen-, U- und S-Bahnen bewältigt. Diese Schienenverkehrsmittel werden überwiegend als Durchmesser- und Radiallinien geführt. Sie werden nicht mit einem zentralen Punkt, sondern wegen der besseren Flächenerschließung, mit dem Rathenauplatz, Hauptbahnhof und dem Plärrer verknüpft. Diese drei zentralen Verknüpfungspunkte befinden sich entlang der südlichen und östlichen Altstadtmauer.

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung bildet mit den vorgegebenen Kriterien den zentralen Großstadtverkehr in seiner Komplexität nicht ab. Dieses multipolare Zentrum lässt sich nicht wie im Leitfaden dargestellt auf einen Punkt (Oberzentrum) reduzieren.

Der Zielpunkt Zentrum wird deshalb in sechs Punkte unterteilt. Die Erreichbarkeit ist gegeben, wenn ein Zielpunkt erreicht wird. Gesondert wird die Erschließung des Zentrums bewertet. Neben dem Zentrum werden hochwertige bandartige Strukturen sowie die maßgeblichen Stadtteilzentren bewertet.

d) Reisezeiten / Reisezeitvergleich

Die Leitlinie gibt folgende Empfehlungen zu Reisezeiten an:

Reisezeit < 30 Minuten bei einer Reiseweite von 3-5km

Reisezeit < 40 Minuten zum Unterzentrum

Reisezeit < 60 Minuten zum Mittel-/Oberzentrum

Der Reisezeitvergleich ÖV / MIV kann nur linienscharf angegeben werden. Vergleiche in Quelle / Ziel - Beziehungen würden den Rahmen des Nahverkehrsplans sprengen. Im Binnenverkehr Nürnberg gibt es bei 322 zu untersuchenden Verkehrsbezirken ca. 100.000 Verkehrsbeziehungen allein im Binnenverkehr.

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

Tabelle 18: Bewertung des Reisezeitverhältnisses ÖPNV / MIV¹⁹

¹⁹ vgl. Anlage 1 „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“; Anhang B: B 9

Eine Übersicht über die ÖV - Reisezeiten bieten die Isochronenbetrachtungen von den wesentlichen Zielorten im Stadtgebiet.

Für die dargestellten Isochronen wurde ein Zeitfenster für einen möglichen Abfahrtszeitpunkt von der vordefinierten Haltestelle bestimmt. Bei den dargestellten Isochronen handelt es sich um den Zeitraum 14:00 Uhr bis 14:20 Uhr an einem Werktag. Es wurde bewußt ein Zeitintervall der Normalverkehrszeit gewählt, um damit eine Mittelung im ÖV - Angebot zwischen Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit zu erhalten. Die Isochronengrafik stellt farblich abgesetzt die schnellste Verbindung zu den umliegenden Haltestellen dar.

e) Verknüpfungen / Schnittstellen

Ein weiteres Kennzeichen großstädtischen ÖPNVs ist der gebrochene Verkehr aufgrund unterschiedlicher Verkehrssysteme. Deshalb wurden sowohl dezentrale Verknüpfungspunkte untersucht als auch die Verknüpfungssituation der Schienenverkehrsmittel untereinander.

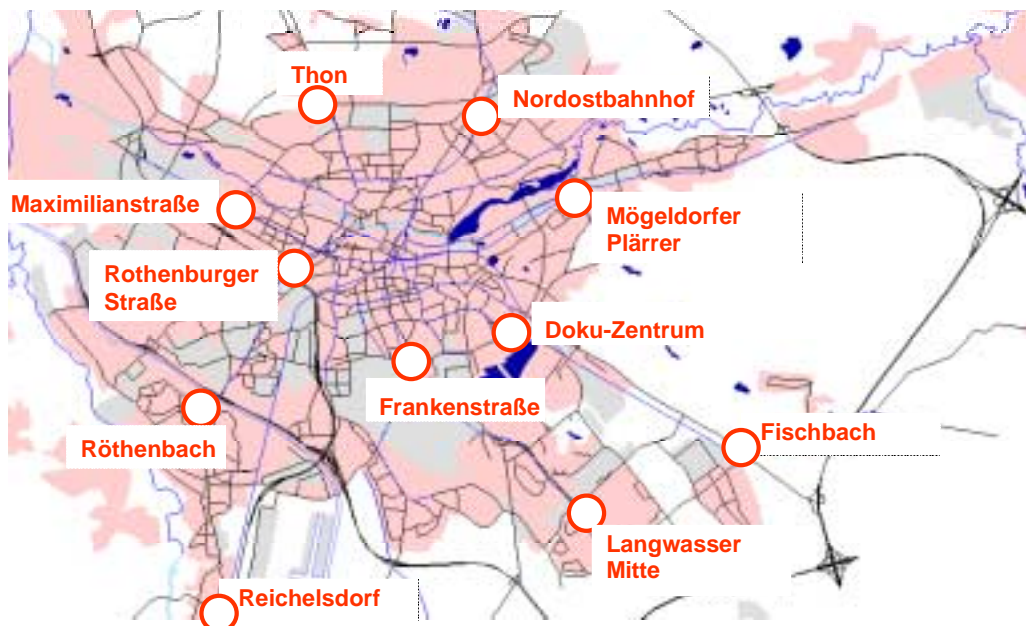


Abbildung 19: Dezentrale Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet

Die dezentralen Verknüpfungspunkte binden die noch nicht erschlossenen Distrikte mit Zubringerlinien an das ÖPNV-Netz an. Die grundlegende Funktion ist die sektorale Erschließung des jeweiligen Stadtgebietes einerseits und die direkte Verbindung ins Zentrum andererseits. Zusätzliche Qualitätsmerkmale sind angebotene Radialverbindungen, Stadt-Umland-Beziehungen und die gleichzeitige Funktion als Stadtteilzentrum.

In Nürnberg wurden 11 Haltestellen als dezentrale Verknüpfungspunkte bestimmt (Abbildung 19). In den Gebieten des Kernbereichs und der hohen Nutzungsdichte werden wenigstens 3 Zubringerlinien miteinander verknüpft und ein 10/10/20 Takt für die Zentrumsverbindung vorausgesetzt. Im Außenbereich ist je S-Bahnlinie (20/20/40 Takt) ein Verknüpfungspunkt ausgewählt worden. Der Verknüpfungspunkt der S1 ist Mögeldorf, der S2 ist Fischbach und der S3 ist Reichelsdorf.

f) Umsteigebeziehungen

Die negativen Folgen des gebrochenen Verkehrs gilt es zu minimieren. Mit jedem Umsteigevorgang sinkt die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Zweimaliges oder noch häufigeres Umsteigen werden von den potentiellen Nutzern kaum akzeptiert. Dies belegen zahlreiche Untersuchungen. Gründe hierfür sind das mehrmalige Warten, die mangelnde Anschlusssicherheit, Komfortkriterien etc. Entscheidend wird das laut Leitfaden zu untersuchende Reisezeitverhältnis gegenüber anderen Verkehrsmitteln verschlechtert.

Beispiel:

Bei einer durchschnittlichen Reisezeit im ÖV innerhalb des Stadtgebietes von < 30 Minuten und einem „perfekten“ Umsteigevorgang (3 Minuten) erhöht sich die Reisezeit um mehr als 10%.

Das Fehlen einer eindeutigen Definition in der Leitlinie zum Kriterium Umsteigen wird als Mangel in der Bewertung großstädtischer Verkehre angesehen. Dem Aufgabenträger wird in der Leitlinie jedoch freigestellt, welche Schwachstellen er zusätzlich definiert und beseitigen will.²⁰

g) Schienennetz / Infrastrukturanalyse

Das Netz wurde bezüglich der Qualität und Rationalität / Effektivität untersucht. Kriterien hierfür sind:

- a) Linienführung
- b) Geschwindigkeit / Beschleunigung
- c) Nutzung der Infrastruktur / Vermeidung von Parallelverkehren

h) Auslastung

Die Wirtschaftlichkeit eines Verkehrsbetriebes hängt entscheidend von einer angemessenen Auslastung der Fahrzeuge ab. Zu bemessen ist der maßgebliche Querschnitt jeder Linie, d.h. der Abschnitt mit der größten Verkehrsnachfrage. Die Leitlinie gibt folgende Maximalwerte zum Besetzungsgrad an, um einen zuverlässigen Betrieb auch bei Schwankungen saisonaler Art sowie punktuellen Spitzenlasten gewährleisten zu können. Komfortkriterien (Sitzplatz) sind bei längeren Fahrten und im Schwachlast- und Wochenendverkehr zu erfüllen.

Auslastung	Richtwert	
Spitzenstunde	bis 65%	
Sonstige HVZ	bis 55%*	*entspricht Grenzwert NVZ
NVZ	bis 50%	
Einzelfahrten in Spitzenstunde	bis 100%	

Tabelle 20: maximale Auslastung pro Stunde und Richtung

²⁰ vgl. Anlage 1 „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern“; Anhang B: B 8

2.3.3 Analyse

Die Analyse der Verkehrszellen wurde schrittweise in Abhängigkeit folgender Kriterien vorgenommen:



1) Erschließung des Stadtgebietes / Erreichbarkeit des Zentrums

Übersicht:

Kriterium 1 „Direkte Verbindung ins Zentrum“

Das Kriterium „Direkte Verbindung ins Zentrum“ ist erfüllt, wenn einer der sechs definierten Zielpunkte erreicht wird. Taktvorgaben werden analog den Richtwerten erfüllt. Die Reisezeit beträgt maximal 30 Minuten. Das Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV wird im zentrumsgerichteten Verkehr generell mit sehr günstig bis günstig angesetzt.

- a) U-Bahn
- b) Straßenbahn
- c) Bus
- d) S-Bahn
- e) Regionalbahn (nachrichtlich)
- f) Überlagernde Darstellung

Kriterium 2 „Anbindung an einen dezentralen Verknüpfungspunkt“

Das Kriterium „Anbindung an einen dezentralen Verknüpfungspunkt“ ist erfüllt, wenn einer der elf definierten Verknüpfungspunkte erreicht wird. Taktvorgaben werden analog den Richtwerten erfüllt. Die Reisezeit beträgt zum Verknüpfungspunkt maximal 20 Minuten, zum Zentrum maximal 40 Minuten (angeglichen an Richtlinienwert „Erreichbarkeit des Unterzentrums in 40 Minuten“).

Kriterium 3 „Sonstige Erschließung, keine Erschließung“

- a) Auflistung der Linien die anderweitig mit dem Netz verknüpft sind
- b) Distrikte die nicht erschlossen sind

Kriterium 1 „Direkte Verbindung ins Zentrum“

a) U-Bahn

Die markierten Distrikte (Abbildung 21, blau) zeigen, daß die Durchmesserlinien der U-Bahn in breiten Bändern den Großteil des Zentrums und große Bereiche des Kernbereiches erschließen. Die erschließenden Bänder reichen weit über die Ringstraße und damit über den Kernbereich hinaus. Insgesamt erschließt die U-Bahn 90 der 322 Distrikte. In ihrem Einzugsbereich werden 168.114 Einwohner (33 %) und ca. 122.100 (37,5 %) Arbeitsplätze angebunden²¹. Die zentralen Verknüpfungspunkte der U-Bahnlinien 1 und 2 sind der Plärrer und der Hauptbahnhof.

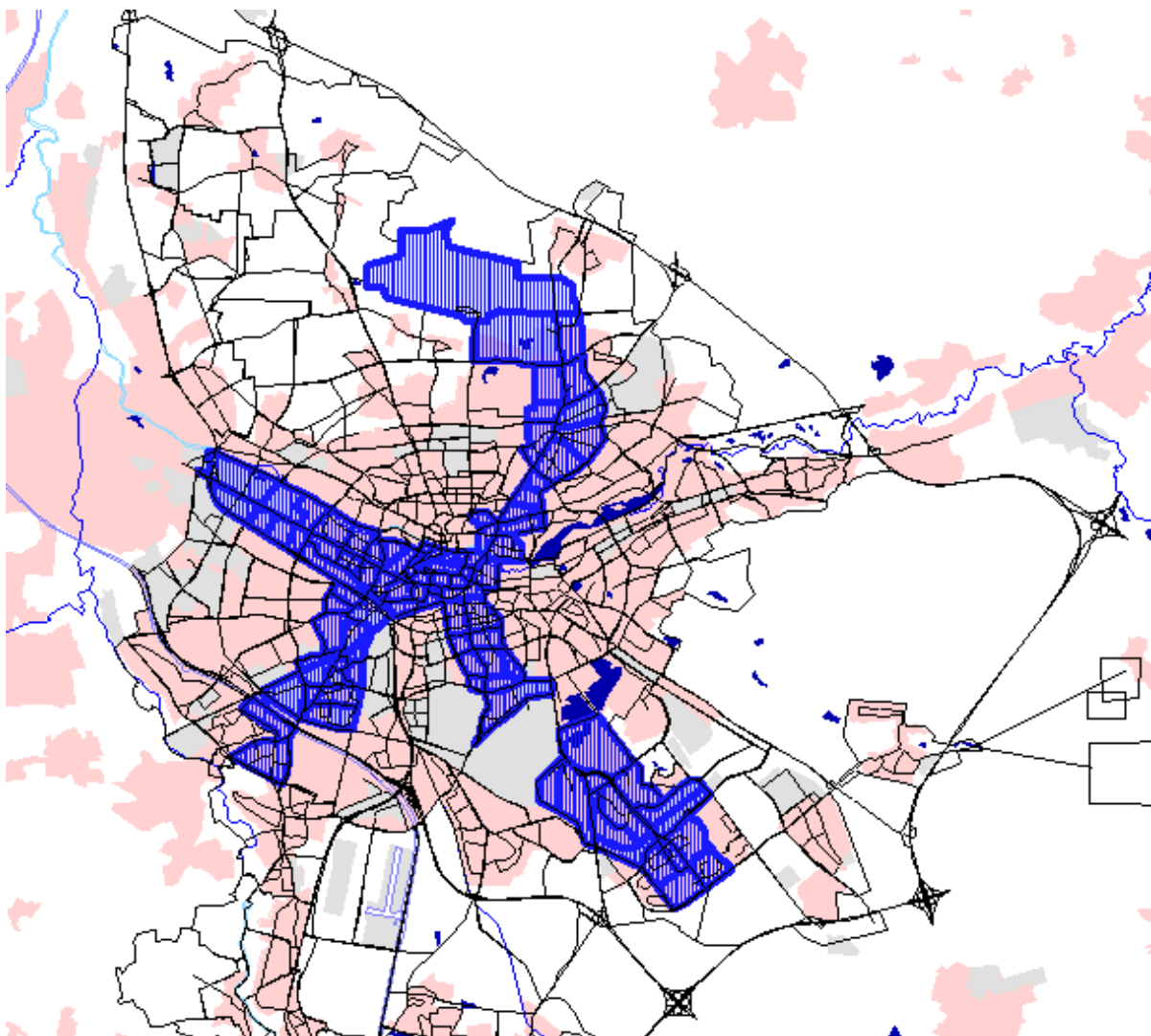


Abbildung 21: Erschließungswirkung der U-Bahn

In der Hauptverkehrszeit fährt die U-Bahn im 3 1/3- bzw. 5-Minuten-Takt, in der Nebenverkehrszeit im 6 2/3-Minuten-Takt und in der Schwachverkehrszeit im 10-Minuten-Takt.

=> Kriterium Bedienungshäufigkeit erfüllt

²¹ vgl. Anlage 4 „Verknüpfung der Verkehrszellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln“

Die am weitesten entfernte U-Bahn-Endhaltestelle Langwasser Süd ist 14 Fahrminuten vom Hauptbahnhof entfernt.

=> Zeitliche Vorgaben erfüllt

b) Straßenbahn

Die markierten Distrikte (Abbildung 22, gelb) zeigen, dass die Straßenbahn weite Teile des Zentrums, des Stadtostens und des Stadtsüdens erschließt. Insgesamt erschließt die Straßenbahn 90 der 323 Distrikte. In ihrem Einzugsbereich werden 184.351 Einwohner (36,1 %) und 117.250 Arbeitsplätze (35,8 %) angebunden. Alle Straßenbahnlinien werden entweder über den Plärrer oder den Hauptbahnhof geführt, d.h. sie sind zentrumsorientiert.

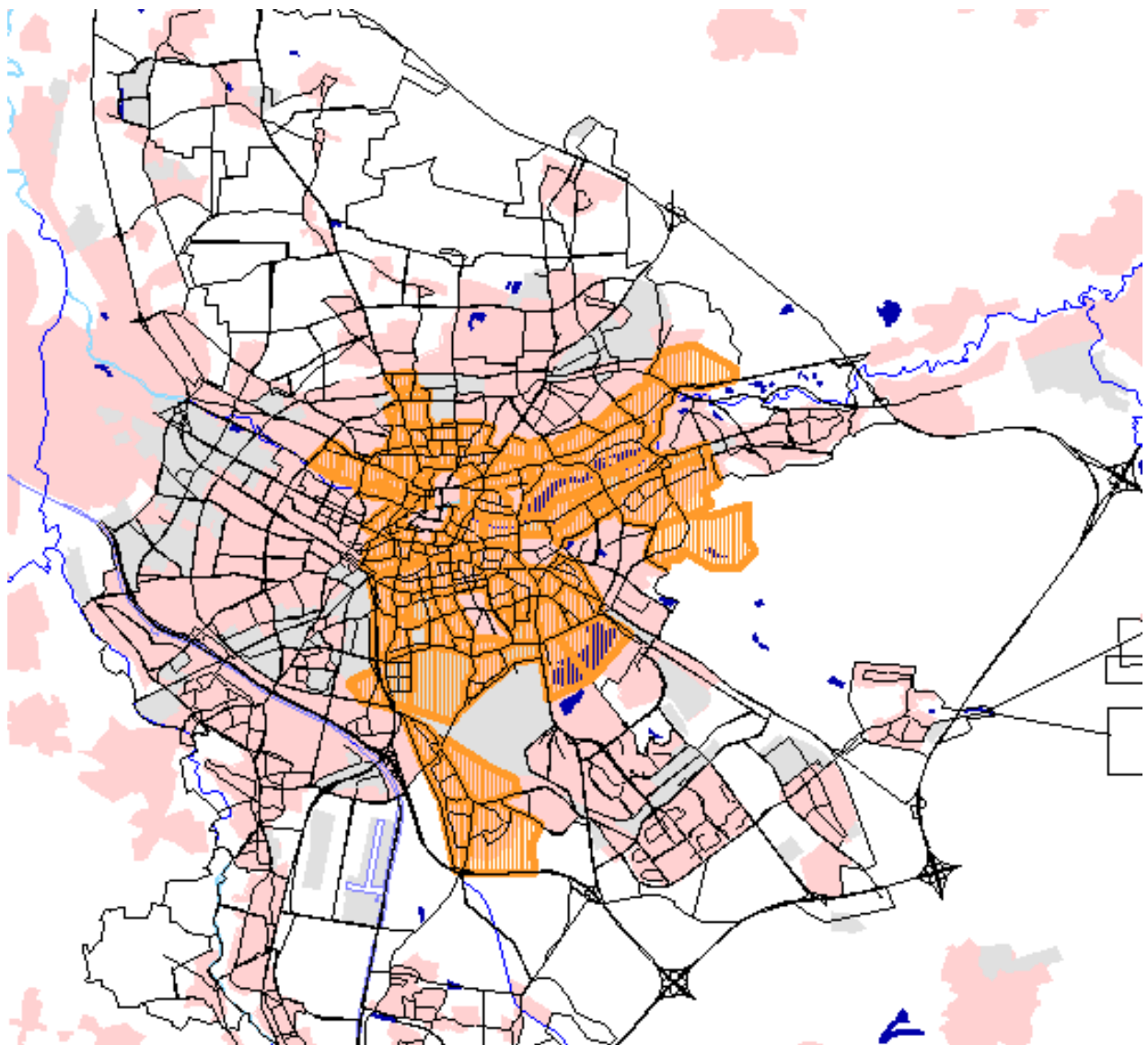


Abbildung 22: Erschließungswirkung der Straßenbahn

In der Haupt- und Normalverkehrszeit verkehrt die Straßenbahn im 10-Minuten-Takt, in den Abendstunden im 20 - Minuten - Takt.

=> Kriterium Bedienungshäufigkeit erfüllt

Die am weitesten entfernte Straßenbahndienststelle Worzeldorfer Straße der Linie 8 ist 22 Fahrminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Die Haltestelle liegt ca. 4,5 km Luftlinie vom Hauptbahnhof entfernt und befindet sich damit bereits an der Obergrenze des 30 Minuten-Bereiches (drei bis fünf Kilometer).

=> Zeitliche Vorgaben erfüllt

c) Ins Zentrum führende Buslinien

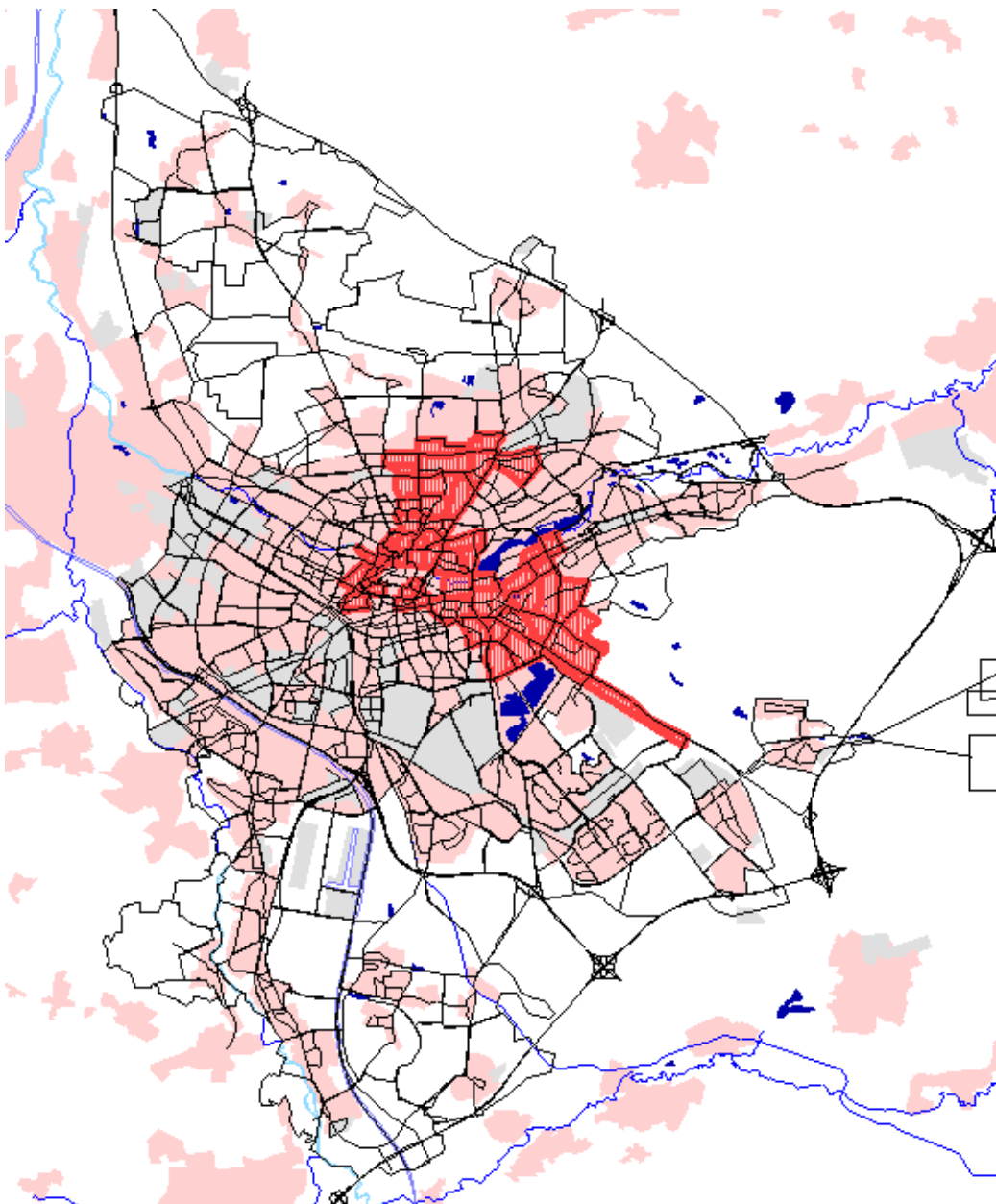


Abbildung 23: Erschließungswirkung der zentrumsgeführten Buslinien

Neben den Schienenverkehrsmitteln verbinden die Buslinien 36, 43/44 und 46/47 die Verkehrszellen direkt mit dem Zentrum. Die Linie 36 erschließt den südöstlichen Kernbereich und die zentralen Zielorte Rathenauplatz, Hauptmarkt und Plärrer. Die Linien 43/44 erschließen die Stadtteile Gleißhammer und Zerbabelshof und binden im Zentrum an den zentralen Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof an. Die Linien 46/47 erschließen den nördlichen Teil des Kernbereichs und führen im Zentrum an die Haltestelle Heilig-Geist-Spital. Die Linien 46/47 binden an keinen zentralen Verknüpfungspunkt an.

Die genannten Buslinien erschließen 51 der 323 Distrikte (Abbildung 23, rot). In ihrem Einzugsbereich werden 94.000 Einwohner (18 %) und 80.000 Arbeitsplätze (24 %) angebunden²². Für 19 Distrikte mit 32.000 Einwohnern (6 %) und 23.000 Arbeitsplätzen (7 %) ist dabei der Bus das attraktivste öffentliche Verkehrsmittel.

In der Haupt- und Nebenverkehrszeit verkehren die Buslinien im 10-Minuten-Takt, im Spätverkehr im 20 – Minuten - Takt.

=> Kriterium Bedienungshäufigkeit erfüllt

Die längste Fahrzeit ins Zentrum beträgt zwischen der Endhaltestelle Heinemannbrücke (Linie 43) und dem Hauptbahnhof 22 Minuten.

=> Zeitliche Vorgaben erfüllt

d) S-Bahn

Bislang existieren 3 S - Bahnlinien, die vom Nürnberger Hauptbahnhof nach Lauf links d. Pegnitz (Linie 1), Altdorf (Linie 2) und Roth (Linie 3) verkehren. Die Linien 2 und 3 sind durchgebunden. Insgesamt erschließt die S-Bahn 40 der 323 Distrikte (Abbildung 24, grün). In ihrem Einzugsbereich werden 50.944 Einwohner (10 %) und 52.360 Arbeitsplätze (16 %) angebunden²³.

In den Haupt- und Nebenverkehrszeiten verkehrt die S-Bahn im 20-Minuten-Takt. In der Schwachverkehrszeit hat sie einen 40-Minuten-Takt. Im Kernbereich und Gebieten mit hoher Nutzungsdichte entspricht der Takt nicht den Richtwerten.

Bedeutung hat die S-Bahn in den Gebieten mit hoher und niedriger Nutzungsdichte, da sie eine schnelle Direktverbindung ins Zentrum bietet. Für Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte und für die Stadt-Umland-Beziehungen ist der Takt ausreichend.

=> Kriterium Bedienungshäufigkeit (Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte) erfüllt

Der Hauptbahnhof ist in maximal 15 Minuten (Hp Katzwang) von jedem S-Bahnhof im Stadtgebiet zu erreichen.

=> Zeitliche Vorgaben erfüllt

²² vgl. Anlage 4 „Verknüpfung der Verkehrszellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln“

²³ ebenda

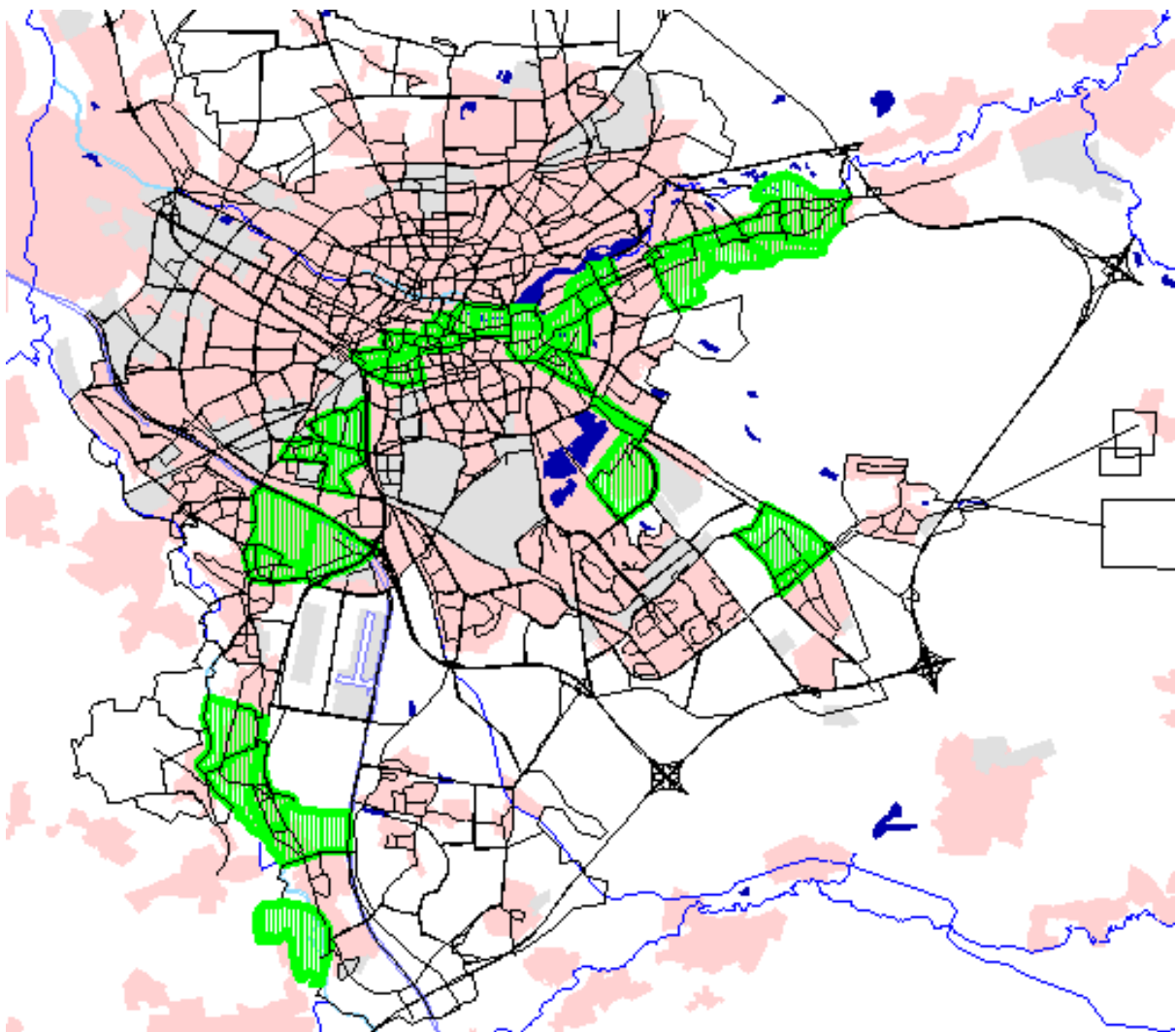


Abbildung 24: Erschließungswirkung der S-Bahn

Daneben bieten die Haltestellen Dürrenhof und die noch im Bau befindliche Haltestelle Steinbühl für Pendler aus dem Umland einen alternativen Verknüpfungspunkt zum westlichen Zentrum und dem Plärrer sowie den weiteren Bereichen des Kerngebietes.

e) Regionalbahn (nachrichtlich)

Auf den Regionalbahnlinien besteht ein maximaler Takt von 30 bzw. 60 Minuten. Dies entspricht nicht den Werten der Leitlinie für innerstädtische Relationen. Lediglich der Grenzwert für die Gebiete außerhalb des Kerngebietes werden eingehalten.

=> Kriterium Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt

Für die Erschließung des Stadtgebietes spielen die Regionalbahnhöfe eine untergeordnete Rolle. Das Netz der U-Bahn, Straßenbahn, S-Bahn und des Busses im Einzugsbereich der Bahnhöfe ist für die Bewohner Nürnbergs attraktiver.

Sie sind Anknüpfungspunkte für den Stadt-Umland Verkehr und entlasten den Pendlerstrom zum Hauptbahnhof.

Bahnhöfe Regionalbahn	Linienbezeichnung	Fahrtenanzahl (werktags)
Nordostbahnhof	R 21	46
Ostbahnhof	R 3	56
Erlenstegen	R 3	49
Schweinau	R 7	64
Stein	R 7	64
Rothenburger Straße	R 1 und R 2	84
Neusünderbühl	R 1 und R 2	82

Tabelle 25: Regionalbahnhöfe im Stadtgebiet

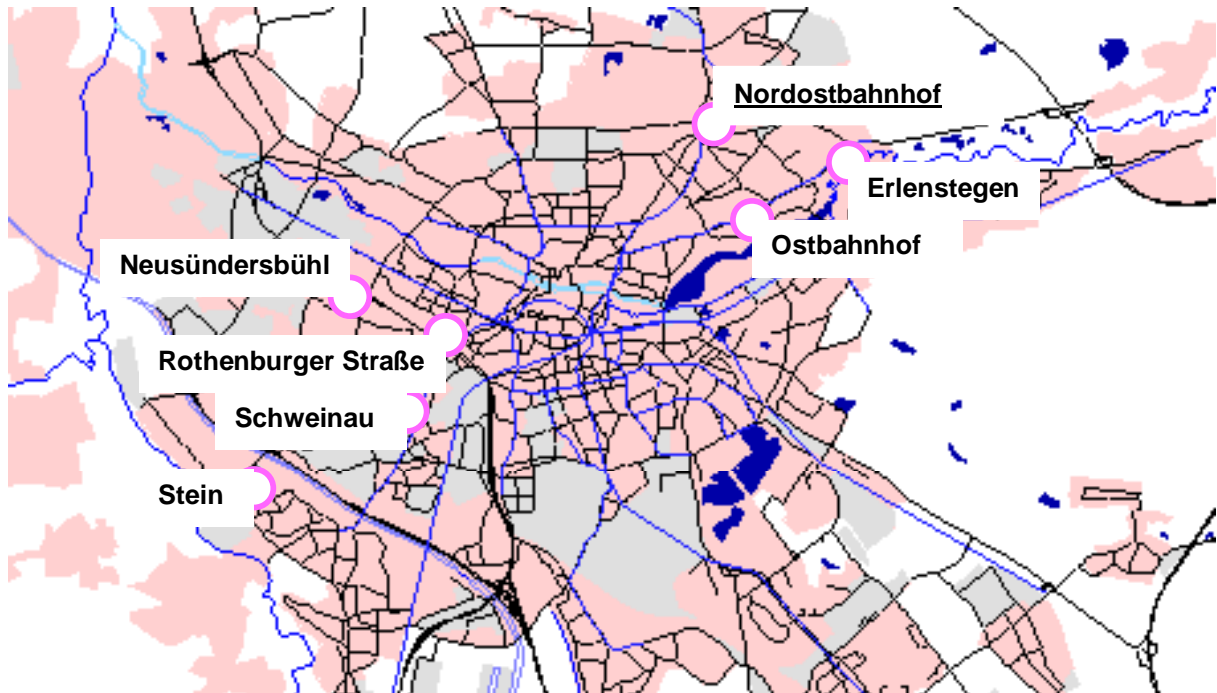


Abbildung 26: Lage der Regionalbahnhöfe

f) Überlagernde Darstellung „Direkte Verbindung ins Zentrum“

Insgesamt sind 196 Distrikte (61%), 366.000 Einwohner (72 %) und 221.000 Arbeitsplätze (68 %) direkt mit dem Zentrum verbunden (Abbildung 27)²⁴.

Die jeweilige Distriktfärbung gibt bei Überlagerungen das für die Verbindung mit dem Zentrum jeweils attraktivste (Takt, Reisezeit) öffentliche Verkehrsmittel an.

Die Darstellung berücksichtigt auch Abweichungen vom Gebietstypenraster. Beispielsweise stellen die S-Bahn-Stationen Sandreuth, Eibach und Frankenstadion eine schnelle und ausreichende Verbindung zum Zentrum im Verhältnis zur strukturellen Nutzung im Umfeld dar, obwohl das formelle Kriterium Bedienungshäufigkeit nicht erfüllt wird. In jedem dieser grün markierten Distrikte überlagern sich zur S-Bahn noch Zubringerlinien im Busverkehr, so dass auch das Bedienungskriterium insgesamt erfüllt wird (S-Sandreuth plus Bus 65, S-Eibach plus Bus 60, 66, 67 und S – Frankenstadion plus Bus 55).

²⁴ vgl. Anlage 4 „Verknüpfung der Verkehrszellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln“

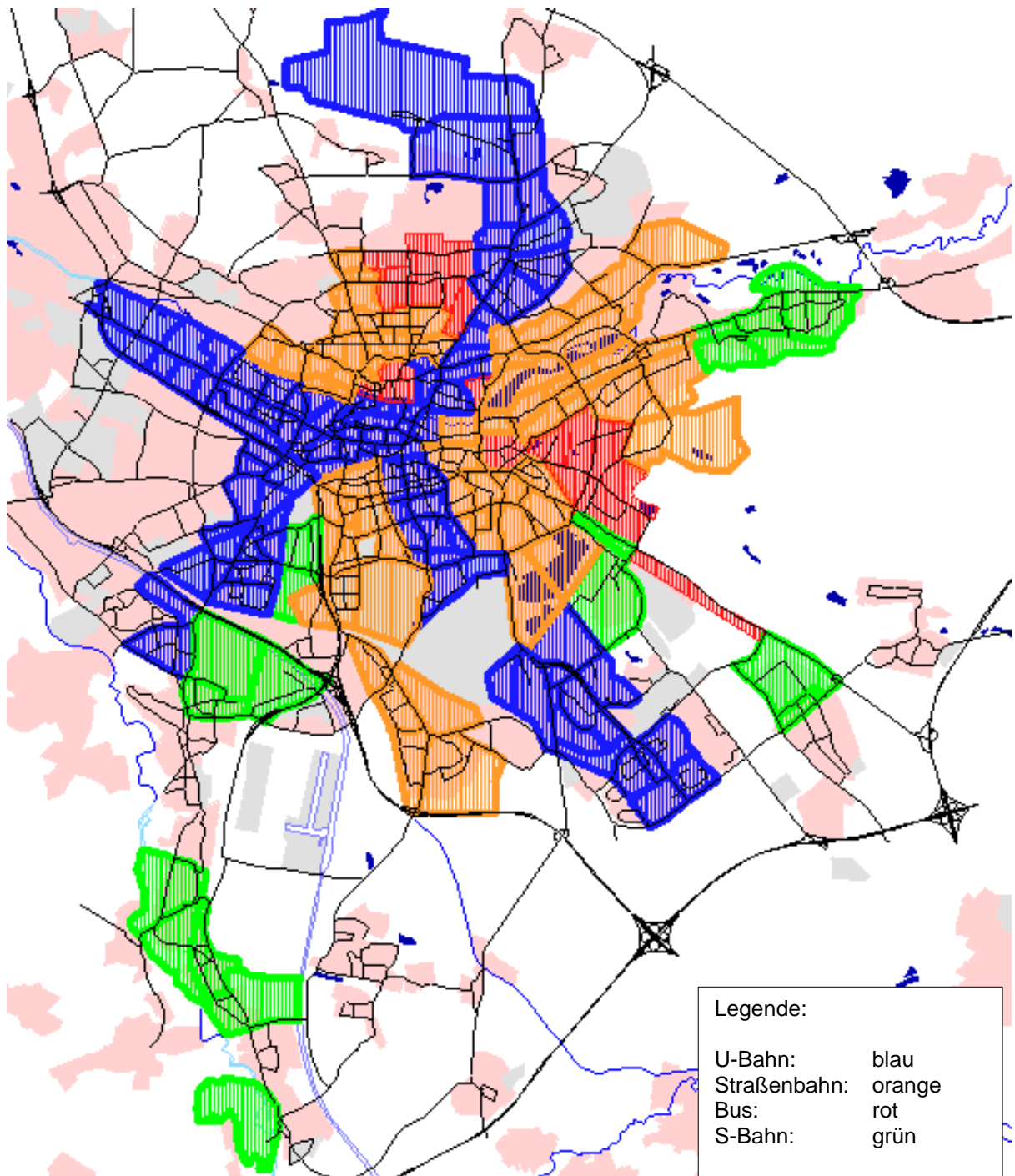


Abbildung 27: Erschließungswirkung²⁵ des Stadtgebietes (Distriktebene) mit zentrumsgerichteten Linien

²⁵ Distrikte mit starken Schwankungen der Siedlungsstruktur gelten als erschlossen, wenn der definierte Schwerpunkt der Nachfrage und wenigstens 60% der gesamten Siedlungsfläche innerhalb des Haltestelleneinzugsradius liegen. Damit wird die Vorgabe der Leitlinie mit einem Wert von 80% der Einwohner erfüllt .

Kriterium 2 „Erschließung über dezentrale Verknüpfungspunkte“

Die Hauptaufgabe der dezentralen Verknüpfungspunkte ist die Erschließung der noch nicht auf direktem Wege erschlossenen Distrikte. In Kriterium 1 wurden 126 Distrikte mit 144.000 Einwohnern und 109.000 Arbeitsplätzen noch nicht abgedeckt.

In der Analyse wurden die maßgeblichsten 11 Verknüpfungspunkte untersucht. In den Grafiken sind alle erschlossenen Distrikte der anknüpfenden Linien farblich gekennzeichnet. Die Qualität der Erschließung (Takt) wird mittels unterschiedlicher Schraffur der erschlossenen Distrikte dargestellt.

In tabellarischer Form sind für jeden dezentralen Verknüpfungspunkt linienscharf die Funktion und die Fahrtenanzahl je Werktag (Ankünfte + Abfahrten) angegeben. Angaben über Fahrzeugeinsatz und Fahrgastzahlen sind den Erhebungen der VAG aus den Jahren 2001 und 2002 entnommen. Erhebungen seit dem letzten Fahrplanwechsel 15.12.02 liegen noch nicht vor.

Anbindung Thon

Der Verknüpfungspunkt Thon verbindet den Korridor Nord, das Knoblauchland, mit den zentrumsgerichteten Straßenbahnen 4 und 9 sowie den tangentialen Buslinien 35 und 45. Daneben schafft die Linie 30/30E eine Direktverbindung entlang der Erlanger Straße über die Stadtgrenze hinweg und verbindet den Erlanger Süden (u.a. Techn. Fakultät) und das Erlanger Zentrum mit dem Nürnberger Norden.

Die Linien 22, 26, 28, 29, 30/30E, 31 und 32 erschließen das Knoblauchland sowie Kleinreuth h.d.V., den Flughafen und Teile von Ziegelstein. Die von den Ringbuslinien 35 und 45 erschlossenen Flächen umschließen den Kernbereich in einem Bogen. Dabei sind die Verknüpfungspunkte Röthenbach, Maximilianstraße, Nordostbahnhof und Mögeldorf direkt erreichbar.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl
Zubringerlinien	22	Herrnhütte	76 (110)
	26	Berufsförderungswerk	22
	28	Großgründlach	82
	29		74
	31	Neunhof	84
	32	Flughafen	80
Stadt-Umland-Linie / Zubringerlinie	30/30E	Erlangen	160
Summe Zubringer			606
Ringbuslinien	35	Maximilianstr., Röthenbach	149
	45	Nordostbahnhof, Mögeldorf	145
Bus Gesamt			903

Zentrallinien	Tram 4	Plärrer, Gibitzenhof	211
	Tram 9	Rathenauplatz, Hbf, Doku-Zentrum	211
Summe Zentrallinien			422
Fahrten Gesamt			1325

Tabelle 28: Werktägliches Angebot von / nach Thon

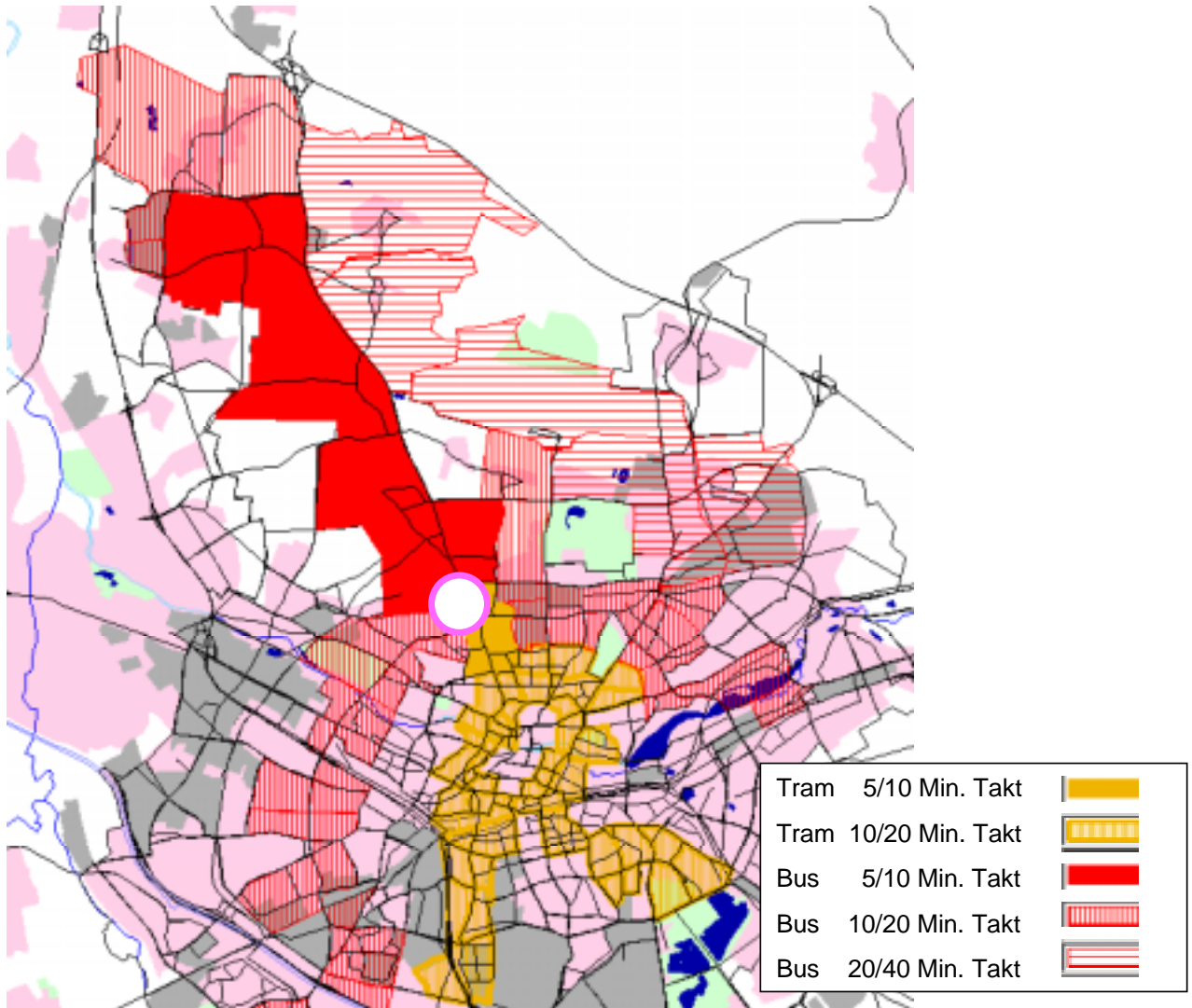


Abbildung 29: Erschließungswirkung – Thon

Die ab Thon parallel verlaufenden Zentrallinien 4 und 9 der Straßenbahn splitten sich am Friedrich-Ebert-Platz auf, und verlaufen anschließend beiderseits der Altstadtgrenzen in den südlichen und südöstlichen Teil des Kernbereichs. Dabei werden große Teile des Zentrums und die zentralen Zielorte Plärrer, Rathenauplatz und Hauptbahnhof, sowie weite Bereiche des Kerngebiets entlang der Linien erschlossen.

Anbindung Nordostbahnhof

Der Verknüpfungspunkt Nordostbahnhof verbindet den Korridor Nordost mit der zentrumsgerichteten U-Bahnlinie 2 sowie der tangentialen Buslinien 45. Daneben schafft die R21 eine Direktverbindung über die Stadtgrenze hinweg in die Landkreise Erlangen – Höchststadt und Forchheim.

Die Linie 21 erschließt mit ihrem nördlichen Arm die Stadtteile Herrnhütte, Loher Moos, Ziegelstein und Buchenbühl. Der östliche Arm erschließt die Distrikte am Theresien- und Martha-Maria Krankenhaus. Daneben befindet sich hier der einzige Verknüpfungspunkt der Regionalbahnlinie R21 mit dem ÖV-Netz der Stadt Nürnberg

Die Ringbuslinie 45 erreicht direkt die beiden Verknüpfungspunkte Thon und Mögeldorf Plärrer.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl
Zubringerlinien	21 Nord	Buchenbühl	146
	21 Ost	Martha-Maria-Krankenhaus	146
Stadt-Umland-Linie	R21	Heroldsberg, Gräfenberg	46
Ringbuslinie	45 West	Thon	145
Ringbuslinie	45 Ost	Mögeldorf	145
Zentrallinie / Zubringerlinie	46	Maxfeldstraße, Hauptmarkt/Rathaus	111
Summe Bus / R21			739
Zentrallinie (außen)	U2	Ziegelstein, (Flughafen)	383
Zentrallinie	U2	Hauptbahnhof, Plärrer, Rothenburger Straße, Röthenbach	383
Endsumme			1505

Tabelle 30: Werktägliches Angebot von / nach Nordostbahnhof

Die ins Zentrum führende U-Bahnlinie 2 erschließt weite Teile des östlichen und südlichen Zentrums und direkt die zentralen Orte Rathenauplatz, Hauptbahnhof und Plärrer. In ihrem weiteren Verlauf werden noch die dezentralen Verknüpfungspunkte Rothenburger Straße und Röthenbach angebunden. Die ebenfalls ins Zentrum führende Buslinie 46 erschließt dessen nördlichen Teil und den zentralen Zielort Hauptmarkt/ Rathaus.

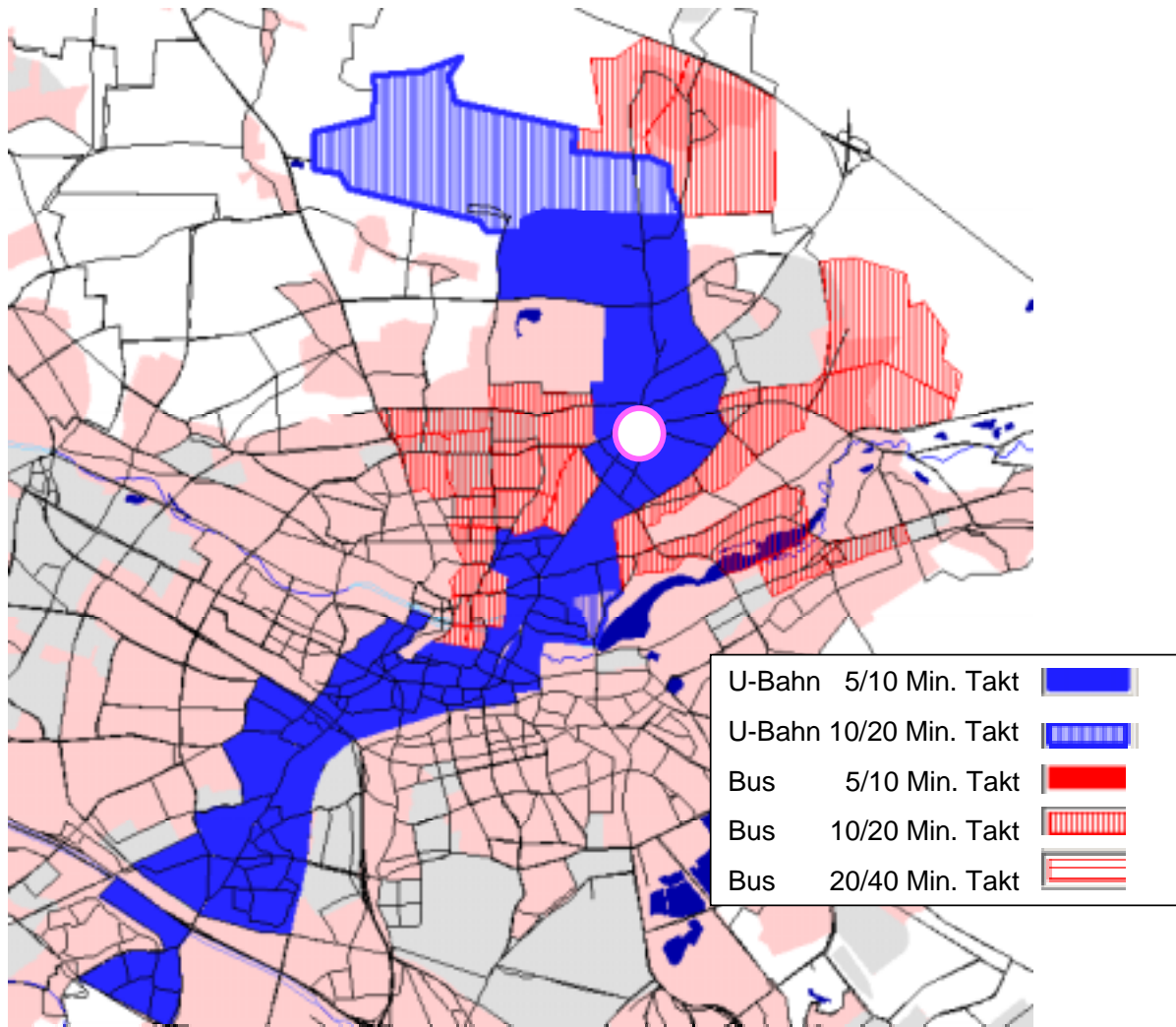


Abbildung 31: Erschließungswirkung – Nordostbahnhof

Anbindung Mögeldorf

Der Verknüpfungspunkt Mögeldorf verbindet den Korridor Ost mit der zentrumsgerichteten Straßenbahnlinie 5 und der S-Bahnlinie 1 sowie den tangentialen Buslinien 45 und 65. Daneben schafft die S1 eine Direktverbindung über die Stadtgrenze hinweg in den Landkreis Nürnberger Land.

Die Linie 40 erschließt die Stadtteile Mögeldorf und Laufamholz. Diese und die angrenzenden Abschnitte der Ringbuslinien 45 und 65 sind die maßgeblichen Zubringerlinien für den Verknüpfungspunkt Mögeldorfer Plärrer.

Zusätzlich erschließt die Linie 40 während der Berufs- und Schulverkehrszeit in ihrer Verlängerung die an Nürnberg angrenzende Gemeinde Schwaig und deren Stadtteil Behringersdorf. Die S-Bahnlinie 1 schafft von hier aus eine direkte Verbindung zu den Gemeinden Schwaig, Röthenbach und Lauf an der Pegnitz im Landkreis Nürnberger Land.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl	
Zubringer- und Stadt-Umland-Linie	40	Laufamholz, Schwaig	149	
	45	Nordostbahnhof, Thon	145	
Zubringer- und Ringbuslinie	65	Doku-Zentrum, Frankenstraße, Röthenbach	168	
	Summe Bus			462
Zentrallinie (Außenbereich)	Tram 5	Tiergarten	214	
Stadt-Umland-Linie	S1	Lauf links d. P.	112	
Zentrallinie	Tram 5	Hauptbahnhof	Zentrum	214
Zentrallinie	S1	Hauptbahnhof		112
Summe Zentrallinien				326
Endsumme				1114

Tabelle 32: Werktätliches Angebot von / nach Mögeldorf

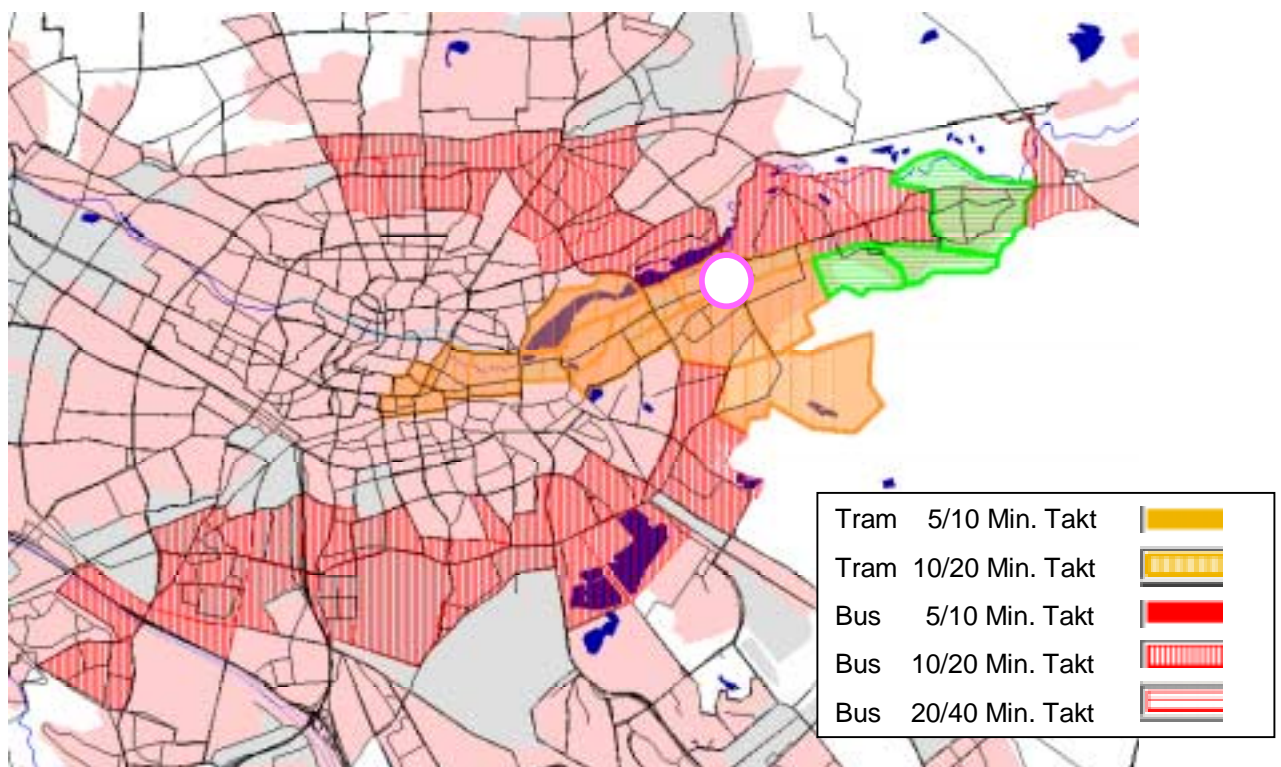


Abbildung 33: Erschließungswirkung Mögeldorf

Die Ringbuslinien 45 und 65 ermöglichen Direktverbindungen zu den Verknüpfungspunkten Röthenbach, Frankenstraße, Doku-Zentrum, Nordostbahnhof und Thon.

Die Straßenbahnlinie 5 und die S-Bahnlinie 1 verbinden den Mögeldorfer Plärrer mit dem zentralen Zielort Hauptbahnhof. Große Teile des Zentrums sind nur mit Umsteigen erreichbar.

Anbindung Doku-Zentrum

Die neue Haltestelle Doku-Zentrum verbindet seit dem Fahrplanwechsel vom 15.12.2002 die Straßenbahnlinie 6 und 9. Die zusätzlich anknüpfenden Buslinien 36 und 55 und die Ringbuslinie 65 machen die Haltestelle Doku-Zentrum zu einem dezentralen Verknüpfungspunkt.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl
Zubringerlinien	55	Langwasser Mitte	159
	55	Meistersingerhalle	159
Ringbuslinie	65 West	Röthenbach, Frankenstraße	168
	65 Ost	Zabo, Mögeldorf	168
Bus Gesamt			654

Zentrallinien	Tram 6	Plärrer, Gibitzenhof	211
	Tram 9	Rathenauplatz, Hbf, Doku-Zentrum	211
	Bus 36	Rathenauplatz, Hauptmarkt, Plärrer	207
Summe Zentrallinien			629
Fahrten Gesamt			1283

Tabelle 34: Werktätiges Angebot von / nach Doku - Zentrum

Die Linie 55 erschließt die Stadtteile Luitpoldhain, Dutzendteich, Langwasser-Nordost und das Gebiet um Arena und Stadion. Diese und die angrenzenden Abschnitte der Ringbuslinie 65 sind die maßgeblichen Zubringerlinien für den Verknüpfungspunkt Doku-Zentrum.

Die Ringbuslinie 65 ermöglicht Direktverbindungen zu den Verknüpfungspunkten Röthenbach, Frankenstraße und zum Mögeldorfer Plärrer.

Die Straßenbahnlinie 9 erschließt den östlichen und nördlichen Teil des Zentrums und zudem direkt die zentralen Zielorte Hauptbahnhof und Rathenauplatz. Die Straßenbahnlinie 6 erschließt entlang der Landgrabenstraße in der Südstadt den südlichen Teil des Zentrums und im weiteren Verlauf die westlichen Bereiche des Zentrums. Daneben werden die zentralen Zielorte Aufseßplatz und Plärrer direkt angebunden. Die Buslinie 36 erschließt die östlich vom Zentrum gelegenen Distrikte des Kernbereichs (z.B. Die FH – Standorte) und knüpft direkt an die zentralen Zielorte Rathenauplatz, Hauptmarkt/Rathaus und Plärrer an.

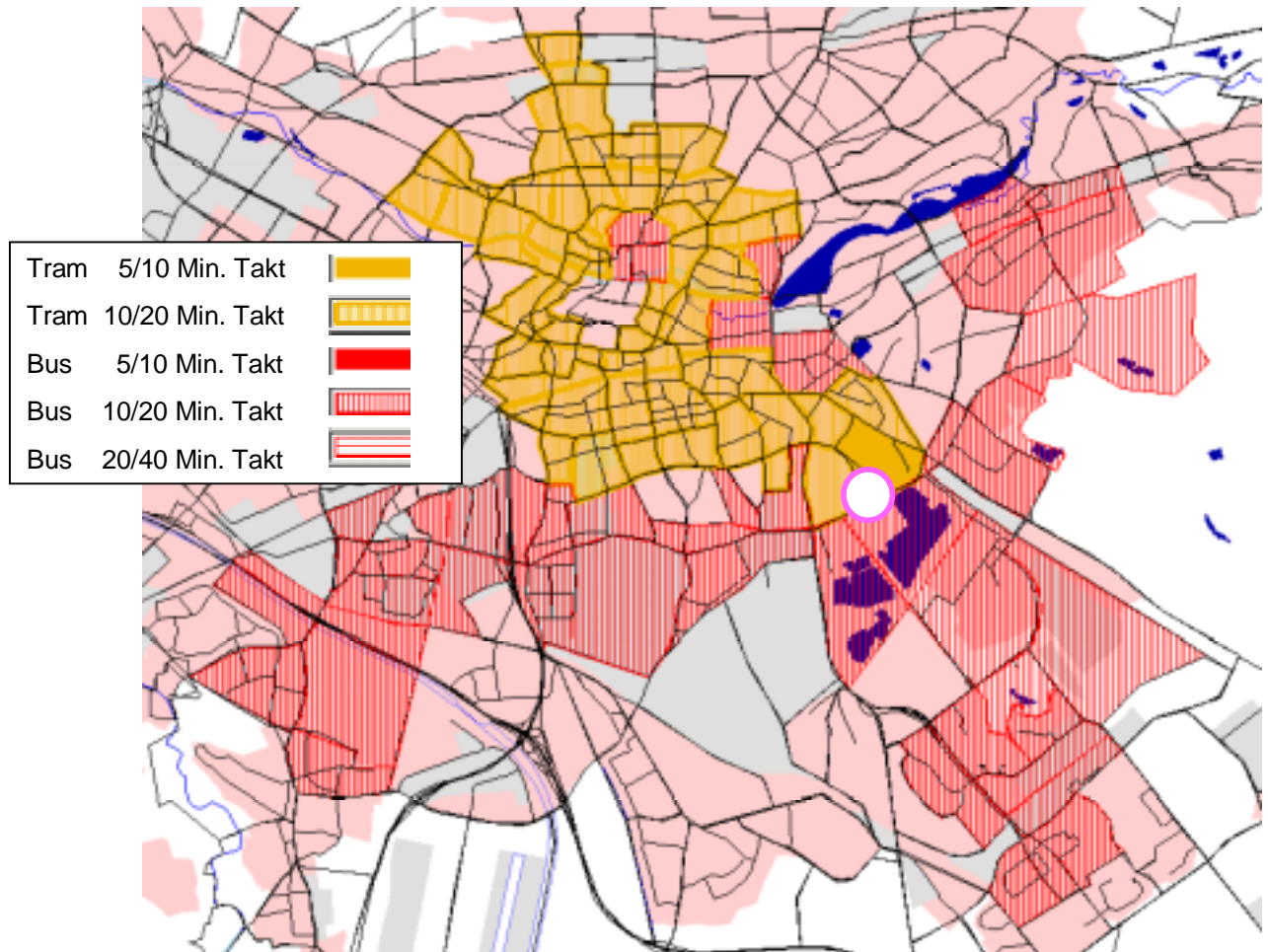


Abbildung 35: Erschließungswirkung Doku-Zentrum

Anbindung Langwasser Mitte

Der Verknüpfungspunkt Langwasser Mitte verbindet die südlichen und südöstlichen Stadtteile und die angrenzenden Landkreise Roth und Nürnberger Land mit der U1 mit Zielrichtung Hauptbahnhof, Plärrer und Fürth.

Die Linie 52 erschließt die Stadtteile Worzeldorf, Herpersdorf, Teile von Weiherhaus, Gaulnhofen und Katzwang. Die Linien 56 und 57 erschließen das Klinikum Süd, Moorenbrunn, Altenfurt und Teile von Langwasser-Ost. Die Linien 55 und 58 haben sowohl Zubringer als auch tangentielle Funktionen. Zudem werden die Veranstaltungsorte Arena, Stadion von der Linie 55 direkt angefahren.

Daneben ist Langwasser Mitte der Verknüpfungspunkt der Buslinien 502, 504, 601 bis 603 und 609, die Gemeinden in den Landkreisen Roth und Nürnberger Land direkt anbinden.

Die ins Zentrum führende U-Bahnlinie 1 erschließt weite Teile des westlichen und südlichen Zentrums und direkt die zentralen Orte Aufseßplatz, Hauptbahnhof, Lorenzkirche und Plärrer.

Linientyp	Linie	Richtung		Fahrtenanzahl
Zubringerlinien	52	Katzwang	südlicher Außenbereich	104
	53 ²⁶	Kornburg		33
	55	Meistersingerhalle	südöstliches Stadtgebiet	159
	56	S-Bahnhaltestelle Fischbach		208
	57	Fischbach		156
		58	Werderau	
Summe Stadtbus				780
Stadt-Umland-Linien	502	Schwarzenbruck	Landkreis Roth	17
	601	Allersberg		25
	602	Kleinschwarzenlohe		45
	603	Wendelstein		45
	609	Rothsee		10
Summe Umland Bus				148
Zentrallinie (Außenbereich)	U1	Langwasser Süd		436
Zentrallinie	U1	Hauptbahnhof, Plärrer, Fürth	Zentrum	436
Endsumme				1.800

Tabelle 36: Werktägliches Angebot von / nach Langwasser Mitte

Die Verknüpfungspunkte Frankenstraße, Maximilianstraße, Doku-Zentrum und S – Bahnhof Fischbach sind mit Langwasser Mitte direkt verbunden..

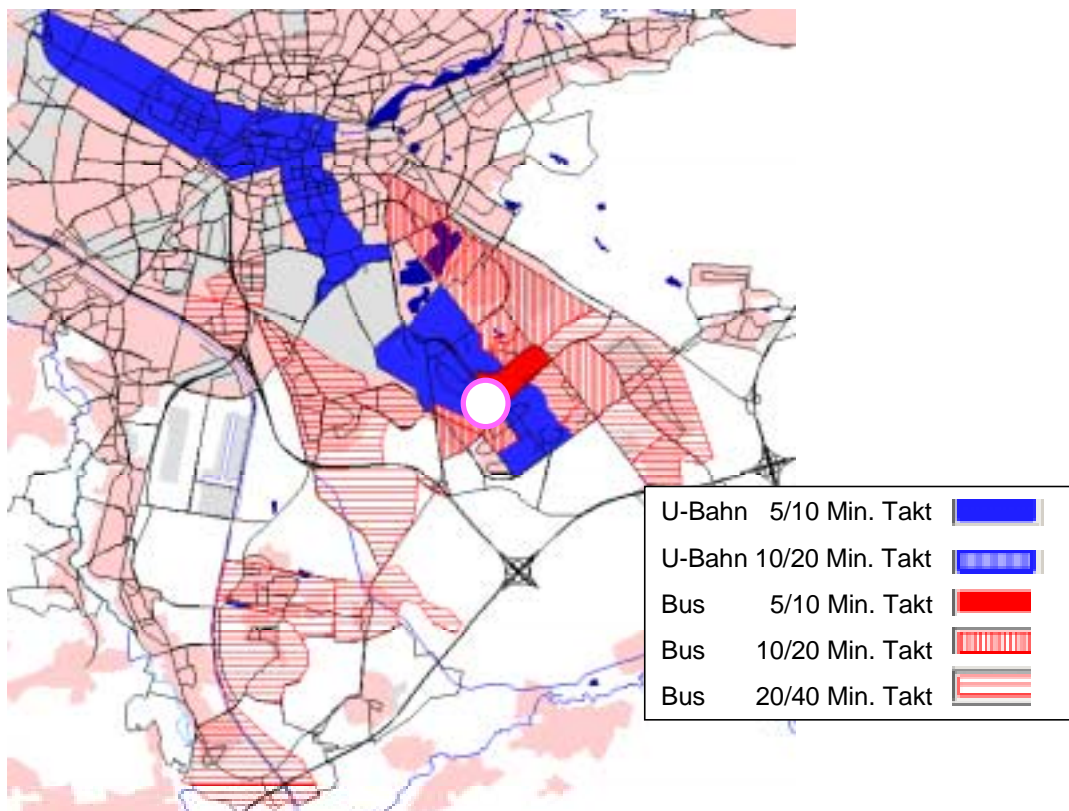


Abbildung 37: Erschließungswirkung Langwasser Mitte

²⁶ Bestandteil der Einsparliste 2003, Stadtratsbeschluss 04/2003, Linie wird eingestellt

Anbindung Frankenstraße

Der Verknüpfungspunkt Frankenstraße verbindet den Korridor Süd mit der zentrumsgerichteten U-Bahnlinie 1 und der Straßenbahnlinie 8 sowie mit den tangentialen Buslinien 65 und 67.

Die Linie 51 erschließt die Gartenstadt und die Stadtteile Weiherhaus, Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg. Die Linie 651 erschließt in der Verlängerung der Linie 51 Großschwarzenlohe, Leerstetten und Schwand im Landkreis Roth.

Die von der Ringbuslinie 65 erschlossenen Flächen umschließen den Kernbereich in einem Bogen vom Mögeldorfer Plärrer im Osten bis hin nach Röthenbach im Südwesten. Diese und der Verknüpfungspunkt Doku-Zentrum werden direkt angebunden. Zusätzlich schafft die Linie 67 mit dem Verlauf Frankenstraße – Hafen – Eibach Bahnhof – Röthenbach – Fürth Süd – Fürth Hauptbahnhof eine tangentielle Verbindung im Süden der Stadt Nürnberg und erfüllt damit ebenfalls die Funktion einer Ringbuslinie. Sie verknüpft den Hafen mit der Frankenstraße und bietet zudem eine schnelle Verbindung zu den Rednitzallinien 61 und 62 an der Haltestelle Schußleitenweg.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl	
Zubringerlinien	51	Kornburg	194	
	651	Großschwarzenlohe	(davon 62)	
Summe				
Ringlinien	65 West	Röthenbach	168	
	65 Ost	Doku-Zentrum, Mögeldorf	168	
	67	Röthenbach, Fürth	151	
	68 ²⁷	Schweinau	95	
Summe			776	
Zentrallinie (Außenbereich)	U1	Langwasser Mitte, Langwasser Süd	436	
Zentrallinie (Außenbereich)	Tram 8	Südfriedhof	218	
Zentrallinie	U1	Hauptbahnhof, Plärrer, Fürth	Zentrum	590
Zentrallinie	Tram 8	Hauptbahnhof, Rathenauplatz	Zentrum	218
Endsumme				2.238

Tabelle 38: Werktägliches Angebot von / nach Frankenstraße

²⁷ Bestandteil der Einsparliste 2003, Stadtratsbeschluss 04/2003, Linie wird eingestellt

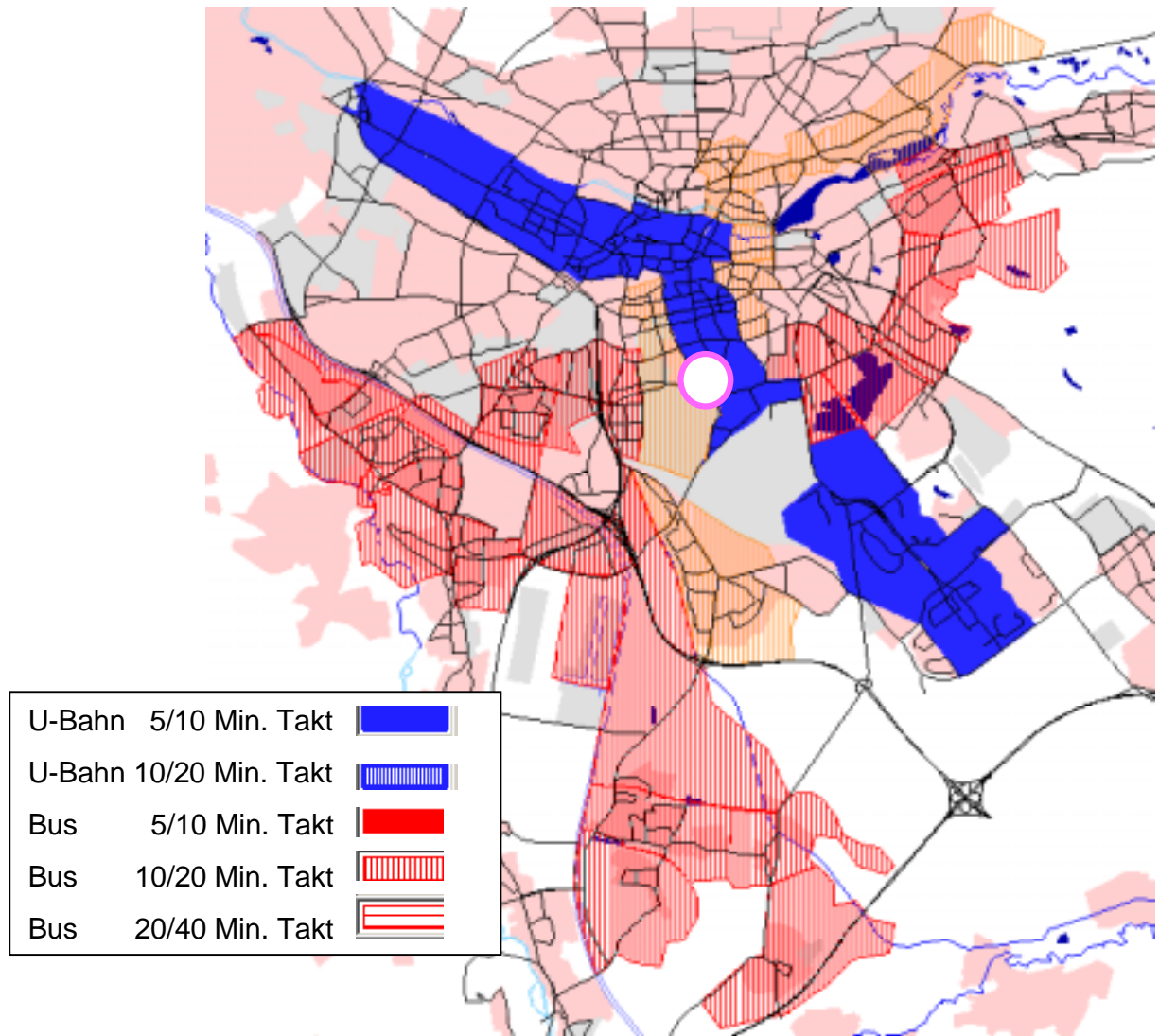


Abbildung 39: Erschließungswirkung Franckenstraße

Die Straßenbahnlinie 8 und die U-Bahnlinie 1 verbinden die Franckenstraße mit dem Zentrum. Dieses wird bis auf einen kleinen nordwestlichen Teil von den beiden Linien erschlossen. Die zentralen Zielorte Aufseßplatz und Hauptbahnhof werden von beiden Linien angebinden. Daneben bindet die Straßenbahn den Rathenauplatz und die U-Bahn die Lorenzkirche und den Plärrer an.

Anbindung Röthenbach

Der Verknüpfungspunkt Röthenbach verbindet den Korridor Südwest mit der zentrumsgerichteten U-Bahnlinie 2 sowie mit den tangentialen Buslinien 35, 65 und 67.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl
Zubringerlinien	60	Röthenbach Ost	107
	66	Hafen	171
	62	Eibach, Reichelsdorf	150
	69	Südwestpark, Gebersdorf	144
Zubringerlinie, Stadt-Umland-Linien	61	Eibach, Schwabach	137
	63	Stein	104
	64		68
Zwischensumme			881
Ringlinien	35	Maximilianstraße, Thon	149
	65	Frankenstraße, Doku-Zentrum, Mögeldorfer Plärrer	168
	67 West	Fürth Hbf	144
	67 Ost	Frankenstraße	142
Bus Gesamt			1484
Zentrallinie	U2	Plärrer, Hauptbahnhof	383
Endsumme			1867

Tabelle 40: Werktägliches Angebot von / nach Röthenbach

Die Linien 60, 61, 62, 63, 64, 66 und 69 erschließen mit Ausnahme des Distriktes Krottenbach den gesamten Südwesten des Stadtgebietes. Die Ringbuslinien 35, 65 und 67 ermöglichen Direktverbindungen zu den Verknüpfungspunkten Thon, Maximilianstraße, Frankenstraße, Doku-Zentrum, und Mögeldorf.

Die Linien 63 und 64 erschließen in ihrer Verlängerung die an Nürnberg angrenzende Stadt Stein im Landkreis Fürth. Die Linie 61 stellt zudem die Städteverbindung nach Schwabach her.

Die U-Bahnlinie 2 verbindet Röthenbach mit dem zentralen Zielorten Plärrer, Hauptbahnhof und Rathenauplatz. Dabei werden große Bereiche des Zentrums erschlossen. In ihrer Verlängerung bindet die U-Bahn den Verknüpfungspunkt Nordostbahnhof an.

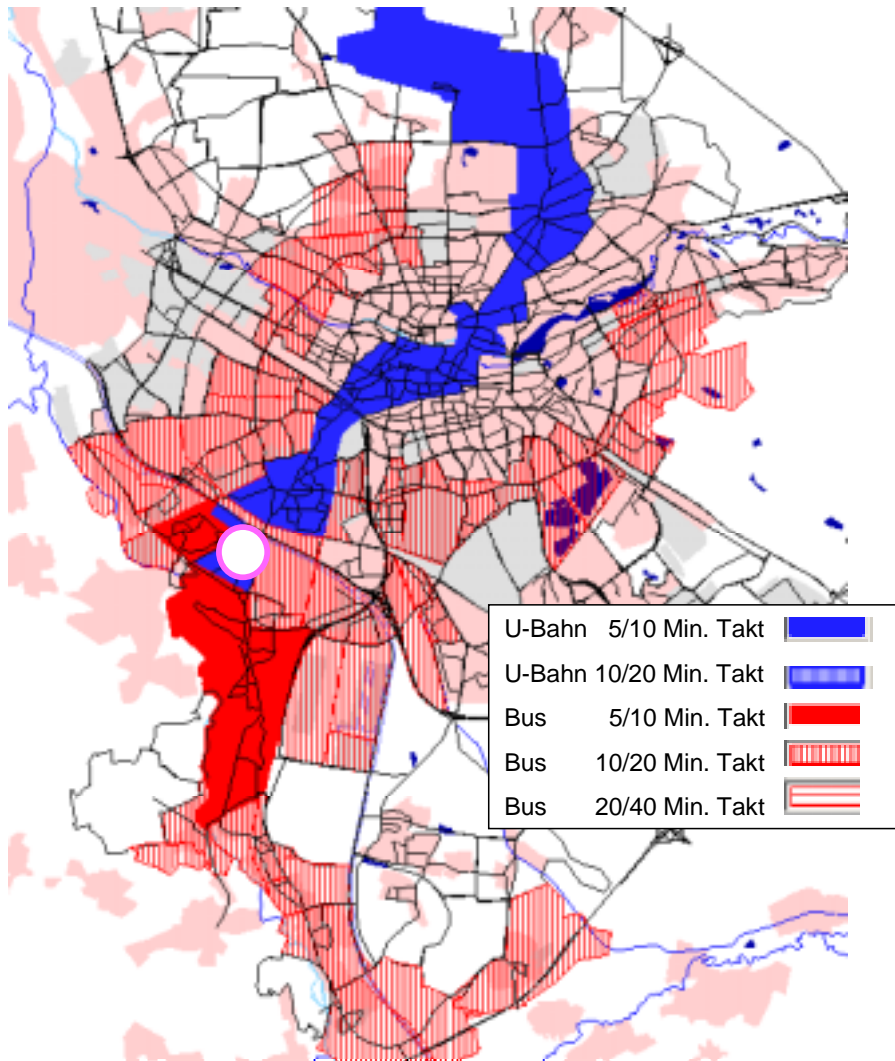


Abbildung 41: Erschließungswirkung Röthenbach

Anbindung Rothenburger Straße

Der Verknüpfungspunkt Rothenburger Straße verbindet Teile des Nürnberger Westens und die Städte und Gemeinden des Landkreises Fürth entlang des Bibertales mit der zentrumsgerichteten U-Bahnlinie 2, den Regionalbahnen R1 und R2 sowie mit der tangentialen Buslinie 34.

Die Linien 39, 69, 70, 71 und 72 erschließen die Stadtteile St. Leonhard, Sündersbühl, Großreuth, Gebersdorf, Neuröthenbach, Höfen und Leyh. Die Linie 39 bindet zudem die westlichen Stadtteile Doos, Schniegling und Wetzendorf umwegig an.

Die Linien 70, 71 und 72 erschließen in ihrer Verlängerung die an Nürnberg angrenzenden Gemeinden Zirndorf und Oberasbach im Landkreis Fürth. Die Linie 113 verbindet die Gemeinden Richtung Unternbibert im Landkreis Fürth, dient auf Nürnberger Gebiet jedoch nicht jede Haltestelle an, so dass die innerstädtische Erschließung begrenzt ist.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl
Zubringerlinie	34 _(Tangentiallinie)	Friedrich-Ebert-Platz	251
	39	Maximilianstraße, Stadtgrenze	29
	69	Röthenbach	144
Zubringerlinie und Stadt-Umland-Linie	70	Zirndorf	148
	71	Oberasbach	57
	72	Zirndorf	46
Stadt-Umland-Linie	113	Rügland-Unternbibert	11
Zwischensumme			686
Ringlinie	34	Gostenhof, Friedrich-Ebert-Platz	251
Zentrallinie (Außen)	U2	Röthenbach und Plärrer, Hauptbahnhof, Rathenauplatz, Flughafen	383
Stadt-Umland-Linie	R1/R2	Hauptbahnhof und Fürth, Erlangen, Neustadt	84
Zentrallinie	U2	Röthenbach und Plärrer, Hauptbahnhof, Rathenauplatz, Flughafen	383
Zentrallinie und Stadt-Umland-Linie	R1/R2	Hauptbahnhof und Fürth, Erlangen, Neustadt	84
Zwischensumme			467
Endsumme			1153

Tabelle 42: Werktägliches Angebot von / nach Rothenburger Straße

Die Regionalbahnlinien R1 und R2 verbinden die Städte Fürth, Neustadt / Aisch, Erlangen, Forchheim u.a. direkt mit der Rothenburger Straße.

Die Linie 34 verbindet tangential die Rothenburger Straße über Gostenhof, Kleinweidenmühle und Johannis einschließlich Klinikum Nord mit dem Friedrich-Ebert-Platz.

Die ins Zentrum führende U-Bahnlinie 2 erschließt weite Teile des Zentrums und direkt die zentralen Orte Plärrer, Hauptbahnhof und Rathenauplatz. In ihrer Verlängerung bindet die U-Bahn den Verknüpfungspunkt Nordostbahnhof und den Flughafen an.

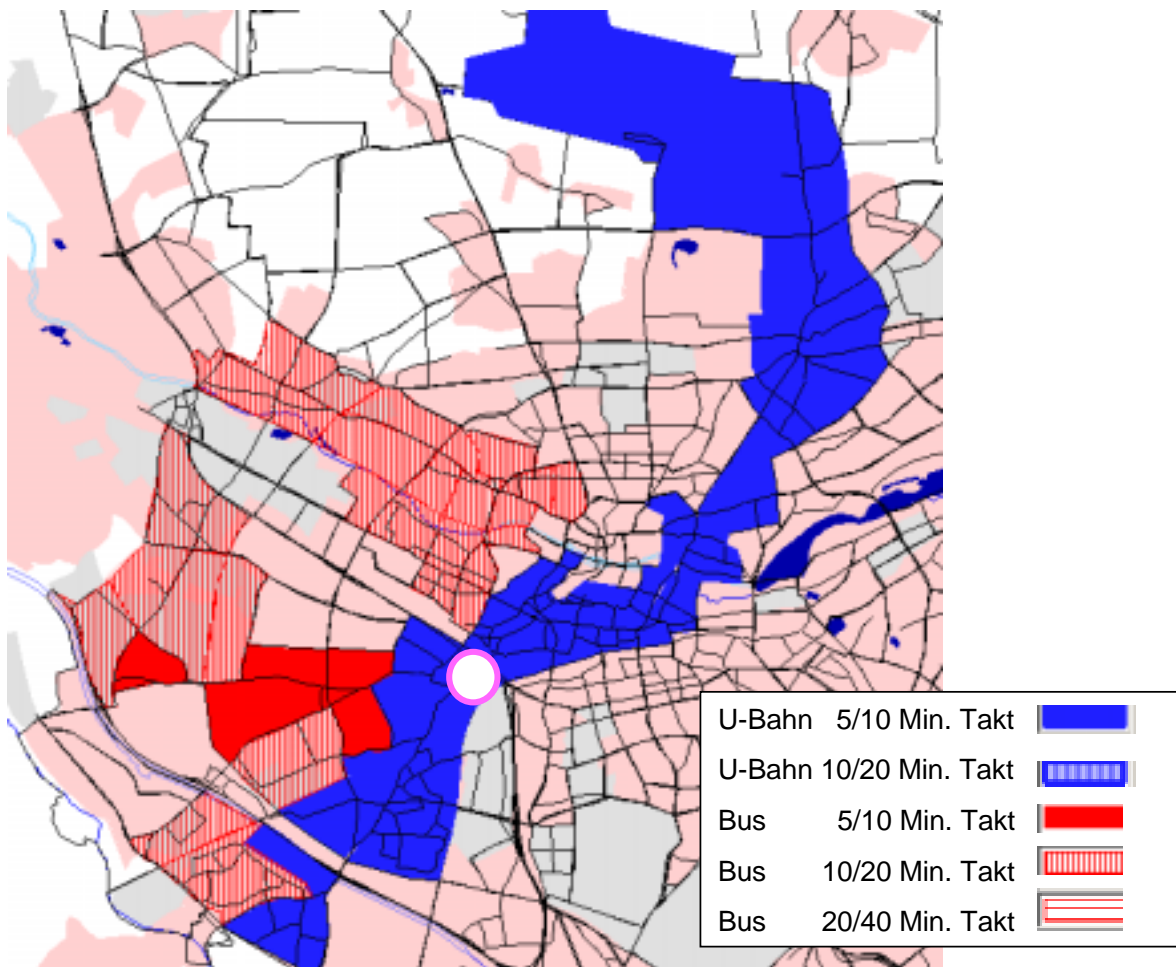


Abbildung 43: Erschließungswirkung Rothenburger Straße

Anbindung Maximilianstraße

Der Verknüpfungspunkt Maximilianstraße verbindet Teile des Nürnberger Westen mit der zentrumsgerichteten U-Bahnlinie 1 sowie der tangentialen Buslinie 35.

Die Linien 38 und 39 erschließen nördlich der Pegnitz die Stadtteile Schniegling und Wetzendorf. Im Süden erschließen die Linien den Korridor zwischen der Bahnlinie Nürnberg – Fürth und Nürnberg – Ansbach.

Die Ringbuslinie 35 ermöglicht Direktverbindungen zu den Verknüpfungspunkten Thon und Röthenbach.

Die U-Bahnlinie 1 führt in westlicher Richtung nach Fürth und erschließt dessen Zentrum. In östlicher Richtung verbindet die U1 die Maximilianstraße mit dem Zentrum. Die Zielorte Plärrer, Lorenzkirche, Hauptbahnhof und Aufseßplatz sind direkt angebunden.

Insgesamt sind vier dezentrale Verknüpfungspunkte (Thon, Röthenbach, Frankenstraße und Langwasser Mitte) direkt angebunden.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl	
Zubringerlinie	38 Nord	Kriegsopfersiedlung	104	
	38 Süd	Schniegling, Virnsberger Straße	150	
	39	Wetzendorf, Stadtgrenze, Rothenburger Str	79	
Summe Zubringer			333	
Ringlinie	35 Nord	Thon	149	
	35 Süd	Röthenbach	149	
Zentrallinie (außen)	U1	Fürth	Stadt-Umland	323
Zentrallinie	U1	Plärrer, Hauptbahnhof	Zentrum	422
Endsumme			1376	

Tabelle 44: Werktägliches Angebot von / nach Maximilianstraße

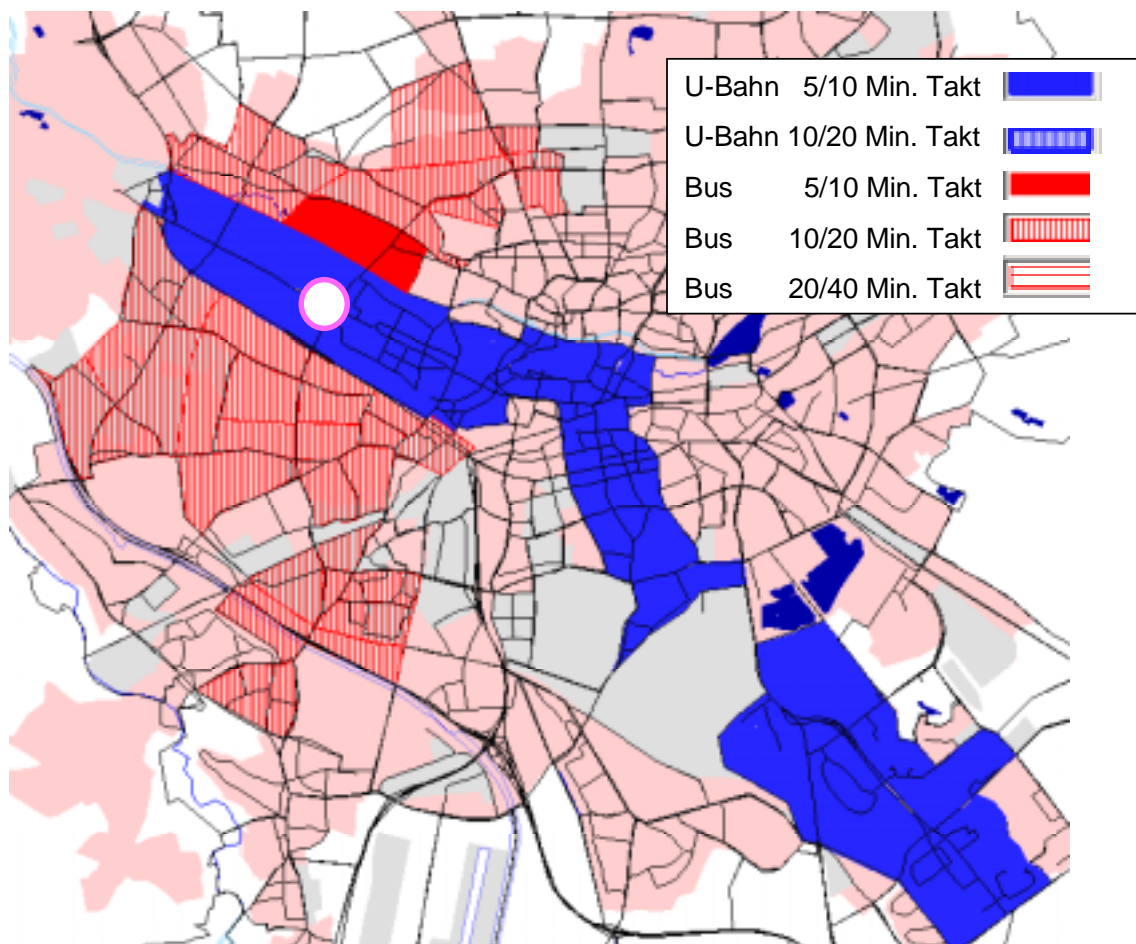


Abbildung 45: Erschließungswirkung Maximilianstraße

Die Verknüpfungspunkte im Außenbereich werden einschließlich ihrer Umsteigequalität (Wartezeiten) betrachtet. Grund hierfür ist die Taktvorgabe der S-Bahn (20/40 – Minuten – Takt). Im Gegensatz zu den bisher untersuchten Verknüpfungspunkten mit hoher Taktdichte sind längere Wartezeiten nur bei einem abgestimmten Fahrplankonzept zu vermeiden.

Anbindung S-Fischbach

Der Verknüpfungspunkt Fischbach verbindet die Stadtteile Fischbach, Brunn, Birnthon, Altenfurt, Moorenbrunn und den Südosten Langwassers mit der zentrumsgerichteten S - Bahnlinie 2.

Linientyp	Linie	Richtung	Fahrtenanzahl	
Zubringerlinie	56	Altenfurt Nord	135	
	57	Altenfurt Süd, Moorenbrunn	151	
	59 Ost	Fischbach, Brunn	148	
	59 West	Altenfurt, Langwasser Süd	148	
Summe Zubringer			582	
Zentrallinie (außen)	S2	Feucht, Altdorf	Stadt-Umland	106
Zentrallinie	S2	Hauptbahnhof	Zentrum	106
Endsumme			794	

Tabelle 46: Werktägliches Angebot von / nach Fischbach

Täglich nutzen ca. 2.000 Fahrgäste den S - Bahnhof als Umsteigepunkt. Auf die Linie 59 entfallen dabei rund 1.100 Umsteiger, auf die Linie 57 ca. 700 und auf die Linie 56 ca. 200 Umsteiger.

Die Linie 59 bindet Fischbach in verschiedenen Linienführungen an die S-Bahn und die U1 (Langwasser Süd) an. Bis Fischbach wird die Linie im 10/20/40 - Minuten - Takt befahren. Fischbach Nord (Flachsröste) und Fischbach Ost (Holzstatt) sind jeweils im Tagesverkehr im 20 - Minuten - Takt angebunden, Brunn im 40 Minuten Takt und Birnthon im 60 - Minuten - Takt. Im Spätverkehr wird auf den Einzelästen kein Taktverkehr angebunden.

Die Linien 56 und 57 verkehren jeweils im 10/20/40 – Minuten – Takt. Die Linie 56 bindet Altenfurt Nord, die Linie 57 Altenfurt Süd und Moorenbrunn an die S-Bahn an.

Die Übergänge von den Buslinien zur S – Bahn und umgekehrt sind in Tabelle 47 dargestellt. Übergänge mit bis zu 5 Minuten Wartezeit werden positiv bewertet (grün).

Linie	14.00 Uhr	Übergangszeit von S (Zentrum) zu Bus	Übergangszeit von Bus zu S (Umland)
S2 von Hbf	59		
59 West Abfahrt	01	2	18
57 Abfahrt	04	5	16
59 Ost Abfahrt	06	7	13
56 Abfahrt	13	14	6
S2 von Hbf	19		
59 West Abfahrt	21	2	18
57 Abfahrt	24	5	16
59 Ost Abfahrt	26	7	13
56 Abfahrt	33	14	6
S2 von Hbf	39		
59 West Abfahrt	41	2	18
57 Abfahrt	44	5	16
59 Ost Abfahrt	06	7	13
56 Abfahrt	53	14	6

Linie	14.00 Uhr	Übergangszeit von Bus zu S (Zentrum)	Übergangszeit von S (Umland) zu Bus
59 Ost Ankunft	01	8	12
57 Ankunft	03	6	14
59 West Ankunft	06	3	17
S2 nach Hbf	09		
56 Ankunft	12	17	3
59 Ost Ankunft	21	8	12
57 Ankunft	23	6	14
59 West Ankunft	26	3	17
S2 nach Hbf	29	29	29
56 Ankunft	32	17	3
59 Ost Ankunft	41	8	12
57 Ankunft	43	6	14
59 West Ankunft	46	3	17
S2 nach Hbf	49	49	49
56 Ankunft	52	17	3

Tabelle 47: Anschlüsse von / nach Fischbach

Die Linie 56 stellt in erster Linie eine Verknüpfung von Langwasser Mitte und dem Klinikum Süd zu den Gemeinden Feucht und Altdorf her, d.h. die Linie ist mit dem Außenast der S2 verknüpft.

Eine optimierte Abstimmung wäre im Begegnungsfall der S-Bahnen in Fischbach möglich. Dieser ist aufgrund der Schieneninfrastruktur (eingleisiger Streckenabschnitt Fischbach – Feucht) jedoch nicht möglich: Im Zusammenhang mit der geplanten S – Bahn Neumarkt kann dieser Zwangspunkt behoben werden.

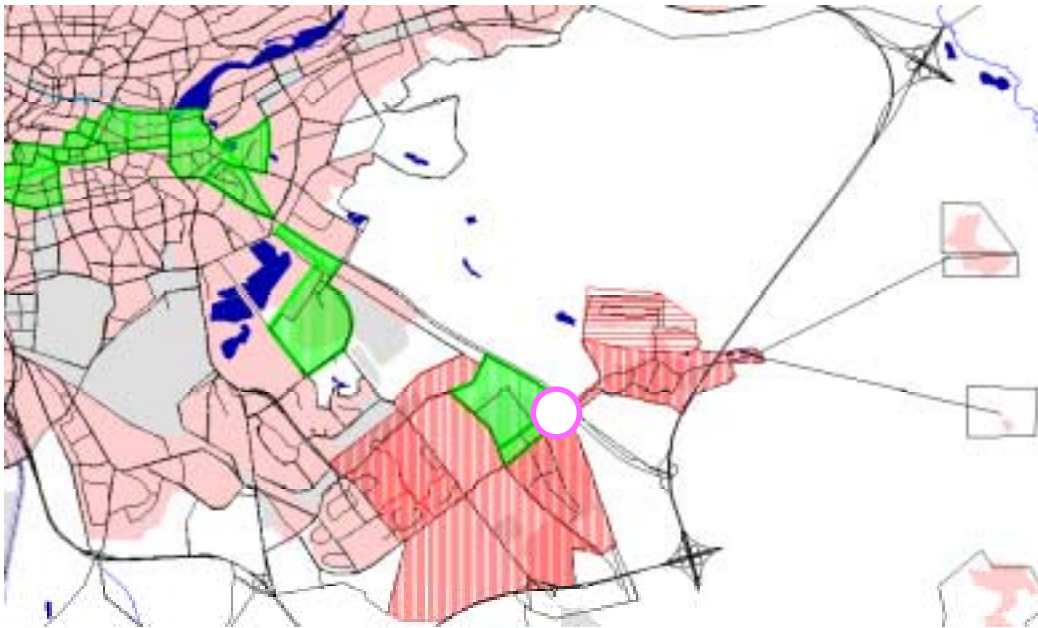


Abbildung 48: Erschließungswirkung S-Fischbach

Anbindung S-Reichelsdorf

Der Verknüpfungspunkt Reichelsdorf verbindet die Stadtteile Reichelsdorf, Neu-Katzwang, Katzwang und Kornburg mit der zentrumsgerichteten S-Bahnlinie 3.

Linientyp	Linie	Richtung		Fahrtenanzahl
Zubringerlinie	62 Nord	Röthenbach, Eibach		150
	62 Süd	Katzwang, Kornburg		150
Summe Zubringer				300
Zentrallinie (außen)	S3	Schwabach, Roth	Stadt-Umland	106
Zentrallinie	S3	Hauptbahnhof	Zentrum	106
Endsumme				512

Tabelle 49: Werktägliches Angebot von / nach Reichelsdorf

Die Zubringerlinie 62 wird im 10/20/40 – Minuten – Takt befahren. Der Außenast nach Kornburg wird im Tagesverkehr im 20 - Minuten - Takt (20/20/- Takt) bedient. Am Verknüpfungspunkt werden in der Buslinie 62 ca. 700 Ein- und Aussteigevorgänge registriert, davon ca. 600 in oder aus Richtung Süden. Diese sind fast ausnahmslos der S-Bahn zuzurechnen.

Linie	14.00 Uhr	Übergangszeit von S (Zentrum) zu Bus	Übergangszeit von Bus zu S (Umland)
S3 von Hbf	16		
62 Abfahrt	23	7	13
S3 von Hbf	36		
62 Abfahrt	43	7	13
S3 von Hbf	56		
62 Abfahrt	03	7	13

Linie	14.00 Uhr	Übergangszeit von Bus zu S (Zentrum)	Übergangszeit von S (Umland) zu Bus
62 Ankunft	06	5	15
S3 nach Hbf	11		
62 Ankunft	26	5	15
S3 nach Hbf	31		
62 Ankunft	46	5	15
S3 nach Hbf	51		

Tabelle 47: Anschlüsse von / nach Reichelsdorf

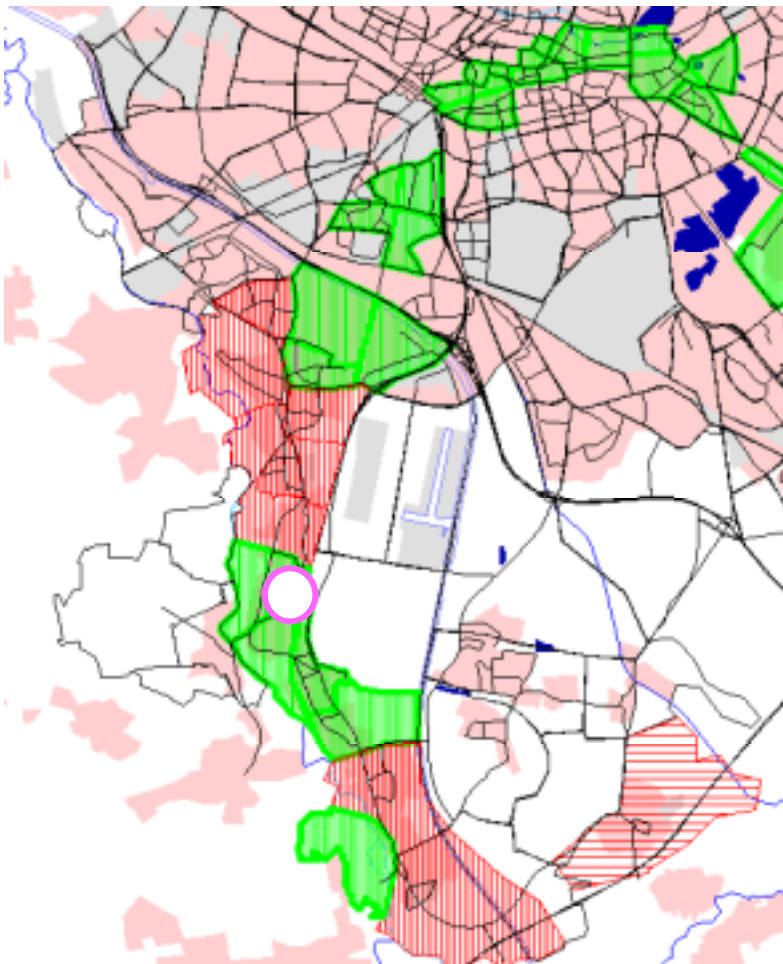


Abbildung 51: Erschließungswirkung S - Reichelsdorf

Kriterium 3 „Sonstige Erschließung, keine Erschließung“

Neben den Stadtbuslinien, die entweder ins Zentrum oder auf einen dezentralen Verknüpfungspunkt ausgerichtet sind, verkehren noch drei Stadtbuslinien (23, 33, 82), ein Linientaxi (80) sowie vier Buslinien der Nachbarstädte Fürth (175, 179, 180) und Schwabach (662). Daneben gibt es noch Einzelfahrten zum Zentralen Omnibusbahnhof, die im Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt werden können.

Linie	Linienverlauf	Typ	Funktion
23	Herrnhütte – Klingenhof - Nordostpark	Stadtbus Nürnberg	Verstärkerlinie; erschließt parallel zur Linie 22
33	Flughafen – Lohe – Almoshof – Buch	Stadtbus Nürnberg	Erschließung
82	Koppenhof – Lohhof – Krottenbach – Mühlhof	Kleinbus	Erschließung
175	Stadtgrenze – Fürth Rathaus	Stadtbus Fürth	Erschließung Fürth
179	Großgründlach – Fürth Rathaus	Stadtbus Fürth	Erschließung Fürth, Knoblauchsland
180	Rothenburger/Sigmundstraße – Fürth Hbf	Stadtbus Fürth	Erschließung Fürth Gewerbegebiet Virnsberger Straße
662	Katzwang – Schwabach	Stadtbus Schwabach	Erschließung Schwabach und Katzwang

Tabelle 52: Sonstige Buslinien

Die Linie 23 ist eine Verstärkerlinie zu Berufs- und Schulverkehrszeiten, um das erhöhte Verkehrsaufkommen zu den zahlreichen Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet Nordostpark und zur Fachoberschule Schafhof zu bewältigen. Sie verkehrt parallel zur Linie 22, die neben Herrnhütte auch mit der U2 in Ziegelstein und dem Verknüpfungspunkt Thon verbunden ist. Beide Linien sind im Bereich Schafhof / Nordostpark auf die Haltestelle Herrnhütte (U-Bahnlinie 2) ausgerichtet.

Der Stadtteil Almoshof (Distrikt 750) ist mit der Linie 33 Buch – Flughafen an das städtische ÖV - Netz angebunden. Am Flughafen besteht Anschluss an die U - Bahnlinie 2, die eine Anbindung an das Zentrum gewährleistet.

Die Linie 82 wird mit Kleinbussen bedient und erschließt die Stadtteile Lohhof, Krottenbach und Mühlhof westlich der Rednitz. Die rucksackartig ausgeprägte Linie 82 ist an den Haltestellen Mühlhof und Koppenhof mit der Rednitztallinie 61 verknüpft, die Verbindungen nach Nürnberg - Röthenbach und Schwabach ermöglicht. Ein Anschluss an die S-Bahn wird nicht angeboten.

Die Stadtbuslinien 175, 179 und 180 aus Fürth und die Stadtbuslinie 662 aus Schwabach führen über die Stadtgrenze und enden an einer grenznahen Haltestelle ohne bedeutende Verknüpfungspunkte anzusteuern.

Nicht erschlossene Verkehrszellen im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet befinden sich 12 Distrikte, die nicht bzw. nicht richtlinienkonform mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind.

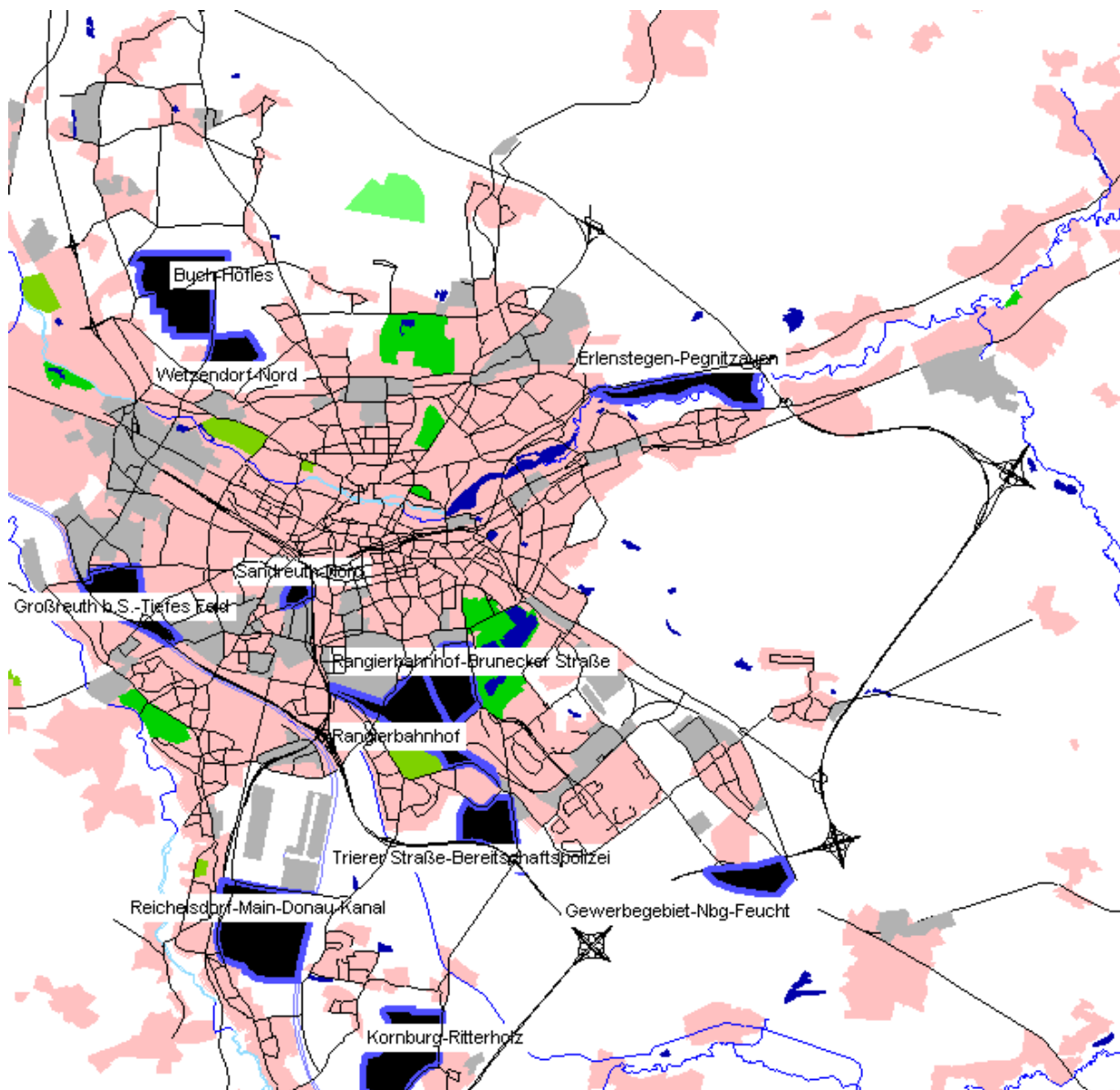


Abbildung 53: Verkehrszellen ohne Erschließung

Nicht erschlossene Verkehrszellen im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet befinden sich lediglich 12 von 322 Distrikten, die nicht bzw. nicht richtlinienkonform mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind (Abbildung 4).

Wohnen:

Höfles:

Die Mitte von Höfles mit 321 Einwohnern ist über die etwa 800 m entfernt liegende Bushaltestelle Höfles nur unzureichend an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden. Der Richtlinie nach müssen Teilflächen ab 200 Einwohner im Haltestelleneinzugsbereich liegen. In Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte ist ein 600 m-Haltestellenradius anzusetzen.

Gewerbe – Dienstleistung:

Sandreuth Nord (N-ERGIE):

Das Gebiet wird nicht an allen Tagen und nicht über die volle Betriebszeit bedient.

Trierer Straße – Bereitschaftspolizei:

Die Bereitschaftspolizei liegt außerhalb der geforderten Einzugsradien der umliegenden Haltestellen. Die nächste Haltestelle Kornburger Straße liegt ca. 700m entfernt.

Nürnberg-Feucht / Gewerbepark:

Das Gewerbegebiet (Interkommunaler Zweckverband) befindet sich noch im Aufbau. Die bestehende OVF Buslinie 502 bindet diesen Bereich unregelmäßig an das ÖV-Netz an.

Rangierbahnhof:

Den größten Teil der Fläche bedecken Gleisanlagen des Rangierbahnhofs. Die Arbeitsstätten der DB AG liegen in Randlage der Haltestellen Bauernfeindstraße und Rangierbahnhof.

Brunecker Straße:

Das Gebiet ist geprägt durch Gewerbebetriebe mit großen Lager- und Abstellplätzen. An der Brunecker Straße befindet sich eine „Haltestelle, an der Einzelfahrten der Linie 65 enden.

Hahnenbalz:

Im Industriegebiet Hahnenbalz (Buchenbühl) sind ein Sägewerk und diverse Speditionen ansässig. Die Haltestelle Siedlungswerk ist etwa 900 Meter entfernt.

Sonstige (Bannwald, Flussauen, landwirtschaftliche Flächen):

Reichelsdorf / Main-Donau-Kanal, Erlenstegen / Pegnitzgrund, Wetzendorf Nord, Großreuth bei Schweinau und Kornburg / Ritterholz.

Analyse 1 Zusammenfassung

Gesamterschließung des Stadtgebietes

Die Erschließung des Stadtgebietes entspricht grundsätzlich den Vorgaben der Leitlinie. Gravierenden Mängel hinsichtlich Erschließung, Takt und Erreichbarkeit des Zentrums liegen nicht vor.

Insgesamt werden 311 Distrikte (96 %), 505.000 Einwohner (99 %) und 320.000 Arbeitsplätze (98 %) mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

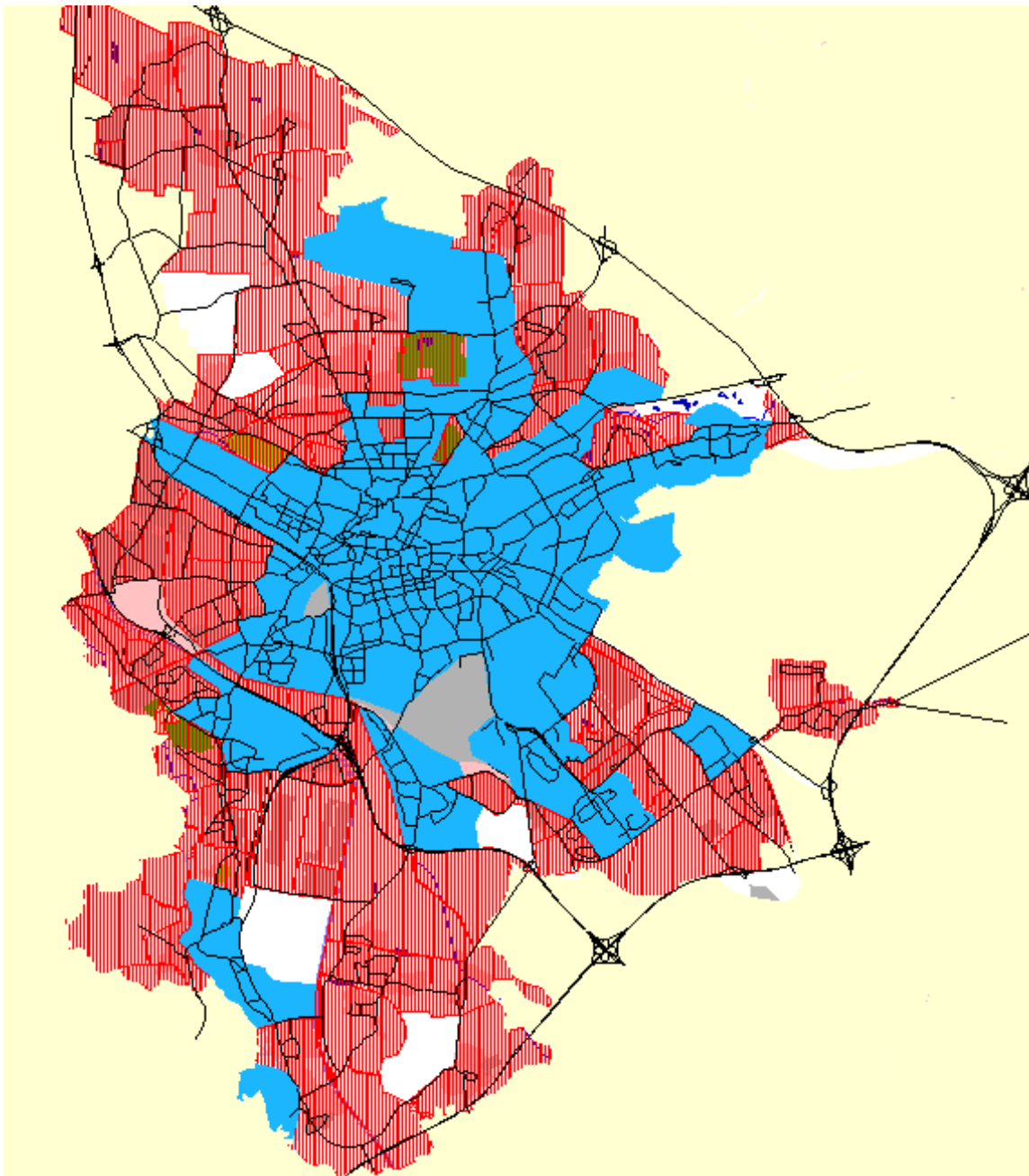


Abbildung 54: Erschließung des Stadtgebietes – Übersicht
(blau: direkte Zentrumsanbindung, rot: Anbindung über Buszubringer)

Abweichungen von der Leitlinie treten teilweise durch keine klare Vertaktung bzw. starke Ausdünnung bzw. Stilllegung von Linien im Spätverkehr auf, z.B.

Vertaktung in Bezirken Höfen / Leyh (z.T. Überlagerung mit Fürther Buslinien)

Vertaktung Langwasser Südwest (z.T. Überlagerung mit Umlandverkehr)

Spätverkehr Werderau (z.T. abgedeckt mit Tram 4 Gibitzenhof)

Spätverkehr Hafen (Buseinsatz auf Betriebszeiten angepasst)

Handlungsbedarf

Der Distrikt Höfles mit ca. 320 Einwohnern ist an den ÖPNV anzubinden.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential

Sandreuth-Nord (N-ERGIE) ist ganztägig an das ÖPNV-Netz anzuschliessen.

Das ÖPNV-Angebot in den Gewerbegebieten Brunecker Straße und Nürnberg/Feucht ist in Abhängigkeit ihrer Entwicklung anzupassen.

Für die restlichen Gebiete ist aufgrund der Randlage im Stadtgebiet und dem geringen Bedarf ein ÖPNV-Angebot nur mit unverhältnismäßig hohen Aufwand möglich.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential (Fortsetzung)

Die Vernetzung zwischen den S – Bahn – Stationen (DB Regio) und dem Stadtbusverkehr (VAG) ist im Außenbereich zu verbessern.

Die Vernetzung mit den Stadtbuslinien der Nachbarstädte Fürth und Schwabach ist zu optimieren.

Erreichbarkeit des Zentrums

Die Reisezeiten ins Zentrum entsprechen den Vorgaben der Leitlinie.

Die Leitlinie gibt als Richtwert vor, dass Bewohner von Teilflächen des Untersuchungsgebietes, die mehr als drei bis fünf Kilometer vom Zentrum entfernt liegen, dieses innerhalb einer maximalen Reisezeit von 30 Minuten mit dem ÖPNV erreichen.

Die dargestellten Reisezeiten ab Plärrer und Hauptbahnhof zeigen die Qualität der beiden Hauptverknüpfungspunkte (Abbildung 55 und 56) im Zentrum auf. Die längsten Reisezeiten weist der Zielpunkt Rathaus / Hauptmarkt (Abbildung 38) auf. Die Abbildungen zeigen nur Reisezeiten bis 30 Minuten an. Zum Vergleich zur Vorgabe der Leitlinie ist um den jeweiligen Zielort ein Kreis mit 3 Kilometer Radius gezeichnet.

Hauptbahnhof / Plärrer

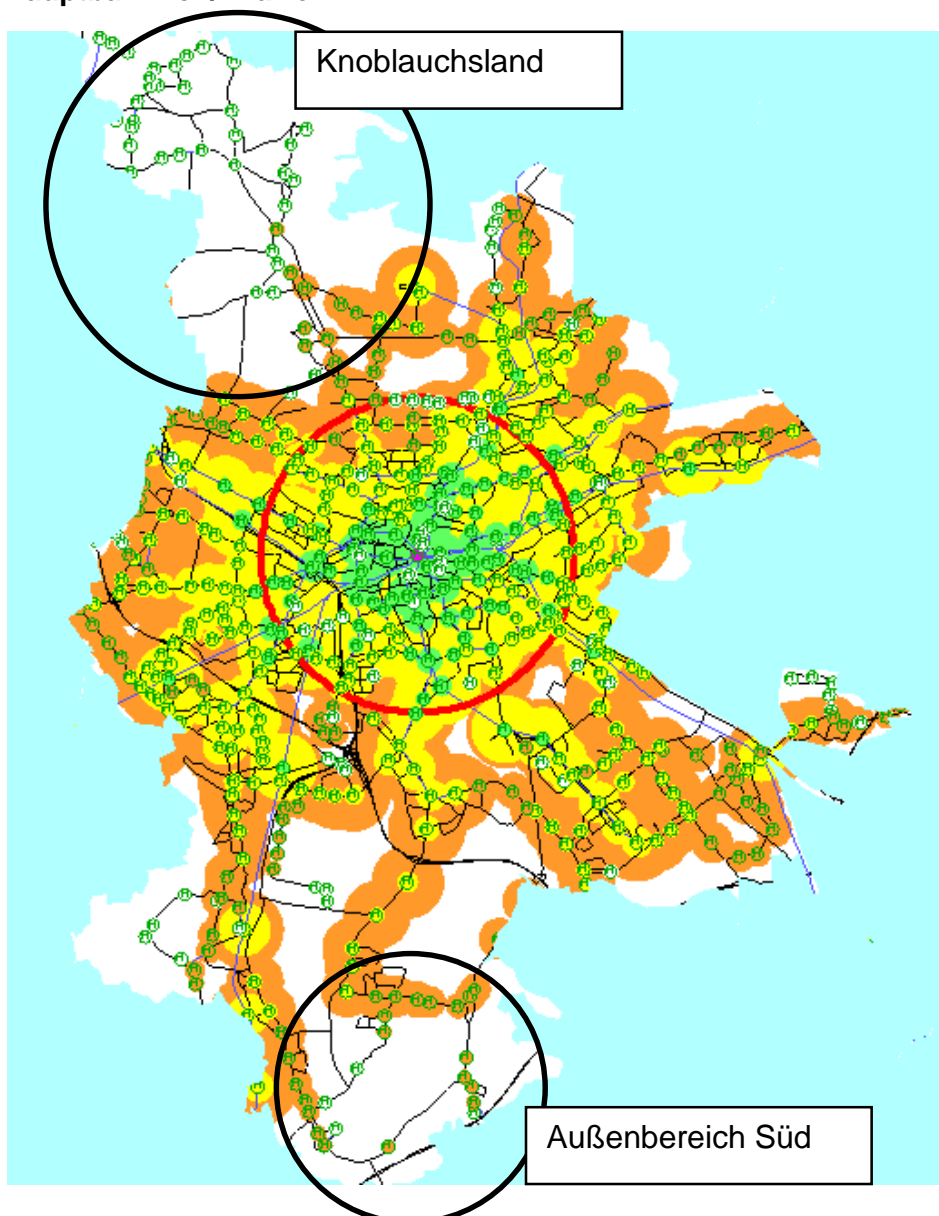


Abbildung 55: Reisezeiten ab Hauptbahnhof (14.00 Uhr)
< 10 min = grün, < 20 min = gelb, < 30 min = orange

Die Isochronendarstellungen beziehen sich generell auf einen „durchschnittlichen“ Tageswert in der NVZ. Die Abfahrtszeit ist in allen Abbildungen zwischen 14.00 Uhr und 14.20, so dass alle Routen abgebildet sind, die mindestens im 20-Minuten-Takt verkehren. Dabei wird von einem fahrplangerechten Verhalten ausgegangen. Dargestellt sind die Reisezeiten (Fahrzeit, evtl. Umsteigezeit und Abgangszeit). Die Abgangszeit beträgt 1,1 m/s bei einem Umwegfaktor von 1,3. Startpunkt ist die jeweilige Haltestelle, d.h. es wird keine Zugangszeit zur Haltestelle eingerechnet. Der 3km – Radius um die Haltestelle ist rot dargestellt.

Von den zentralen Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof und Plärrer sind große Teile des Stadtgebietes innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Höhere Reisezeiten ergeben sich ins Knoblauchsland und in den Außenbereich Süd

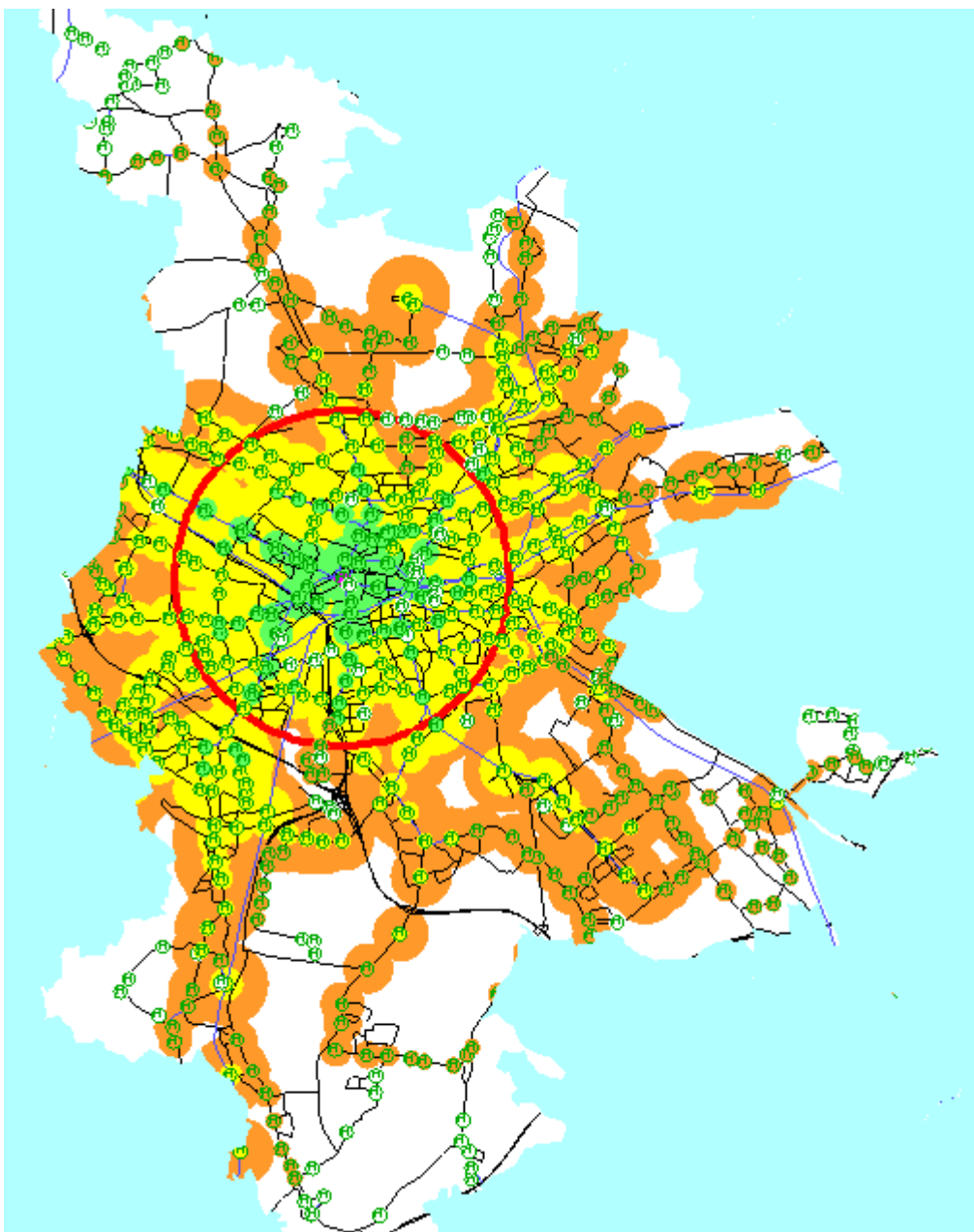


Abbildung 56: Reisezeiten ab Plärrer (14.00 Uhr)
< 10 min = grün, < 20 min = gelb, < 30 min = orange

Hauptmarkt

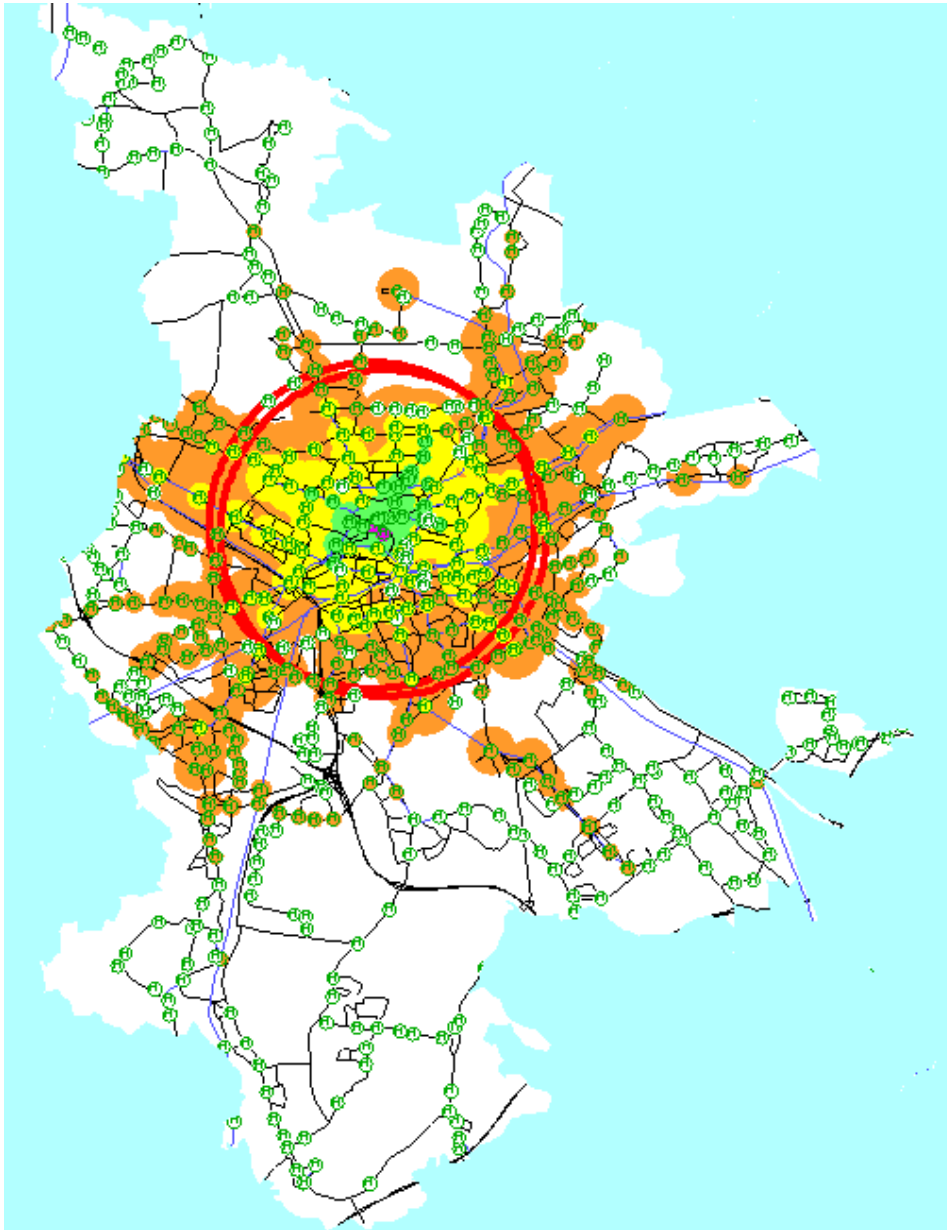


Abbildung 57: Reisezeiten ab Hauptmarkt / HI. Geist Spital (14.00 Uhr)

Die Haltestellen Hauptmarkt und HI. Geist - Spital weisen deutlich längere Fahrzeiten auf als die anderen zentralen Zielpunkte. Der Bereich um den Hauptmarkt ist jedoch in Randlage mit der Haltestelle Lorenzkirche verbunden, wodurch trotz hoher Zugangszeit teilweise kürzere Reisezeiten erzielt werden können.

Handlungsbedarf

Es besteht kein Handlungsbedarf beim Kriterium Erreichbarkeit des Zentrums.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential

Die Reisezeiten von und in die nördliche Altstadt sind zu verbessern.



2) Erreichbarkeit definierter Zielpunkte

Übersicht:

Kriterium 1: Erreichbarkeit/Erschließung hochwertiger innerstädtischer Zentren
(Bandstrukturen)

Kriterium Erschließung ist erfüllt, wenn Haltestellen entlang der Bandstruktur vorliegen.

Taktzeiten werden analog den Richtwerten erfüllt

Kriterium Erreichbarkeit ist positiv, wenn Fahrzeit < 15 Minuten

Kriterium Erreichbarkeit ist negativ, wenn Fahrzeit > 15 Minuten

Die innerstädtischen Bandstrukturen haben ihren Fokus hauptsächlich auf das umgebende Gebiet. Die Akzeptanz gegenüber dem Zentrum ergibt sich hauptsächlich aus der kürzeren Reisezeit (Stadt der kurzen Wege). Daher resultiert die Forderung nach kurzen Reisezeiten.

Kriterium 2: Erreichbarkeit der Stadtteilzentren

Kriterium Erschließung ist erfüllt, wenn das Stadtteilzentrum mit dem maßgeblichen Einzugsgebiet verbunden ist.

Taktzeiten werden analog den Richtwerten erfüllt.

Kriterium Erreichbarkeit ist positiv, wenn Fahrzeit < 15 Minuten

Kriterium Erreichbarkeit ist negativ, wenn Fahrzeit > 15 Minuten

Stadtteilzentren haben ihren Fokus hauptsächlich auf das umgebende Gebiet. Die Akzeptanz gegenüber dem Zentrum ergibt sich hauptsächlich aus der kürzeren Reisezeit (Stadt der kurzen Wege). Daher resultiert die Forderung nach kurzen Reisezeiten.

Kriterium 3: Erreichbarkeit publikumsintensiver Orte und Schulen

Die Reisezeit beträgt maximal 30 Minuten, Taktzeiten werden analog den Richtwerten erfüllt

Neben dem Fahrziel Zentrum gibt es eine große Anzahl von bedeutenden Zielen im gesamten Stadtgebiet. Die Stadtentwicklung und damit die Ansiedlung von Wohn- und Gewerbebetrieben, von Freizeiteinrichtungen etc. verläuft seit mehr als 100 Jahren in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs. Der Bau von Langwasser gemeinsam mit dem U-Bahnbau ist hierfür ein klassisches Beispiel. Neue Zentren entstanden an U-Bahn Stationen (z.B. Langwasser Mitte / Franken-Zentrum, Röthenbach / REZ, Nordostbahnhof / Mercado etc).

Kriterium 1: Erreichbarkeit/Erschließung hochwertiger innerstädtischer Zentren (Bandstrukturen)

Im Kernbereich entwickelten sich entlang der Straßenbahnachsen verdichtete, bandartige Versorgungszentren, deren Bedeutung untrennbar mit dem öffentlichen Nahverkehr verbunden ist. Im umgekehrten Fall entwickeln sich ehemalige Einkaufsstraßen, wie die Tafelfeldstraße, bei Aufgabe einer Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln stark zurück.

Fürther Straße

Die Fürther Straße ist die zentrale Achse zwischen Nürnberg und Fürth. Sie ist die älteste Schienenachse Deutschlands (seit 1835). Vom Plärrer aus bis einschließlich der Station Eberhardshof ist eine klare Bandstruktur erkennbar. Die bandartige Struktur wird durch die parallel verlaufende Pegnitz im Norden und die Bahnlinie / Frankenschnellweg im Süden noch verstärkt.

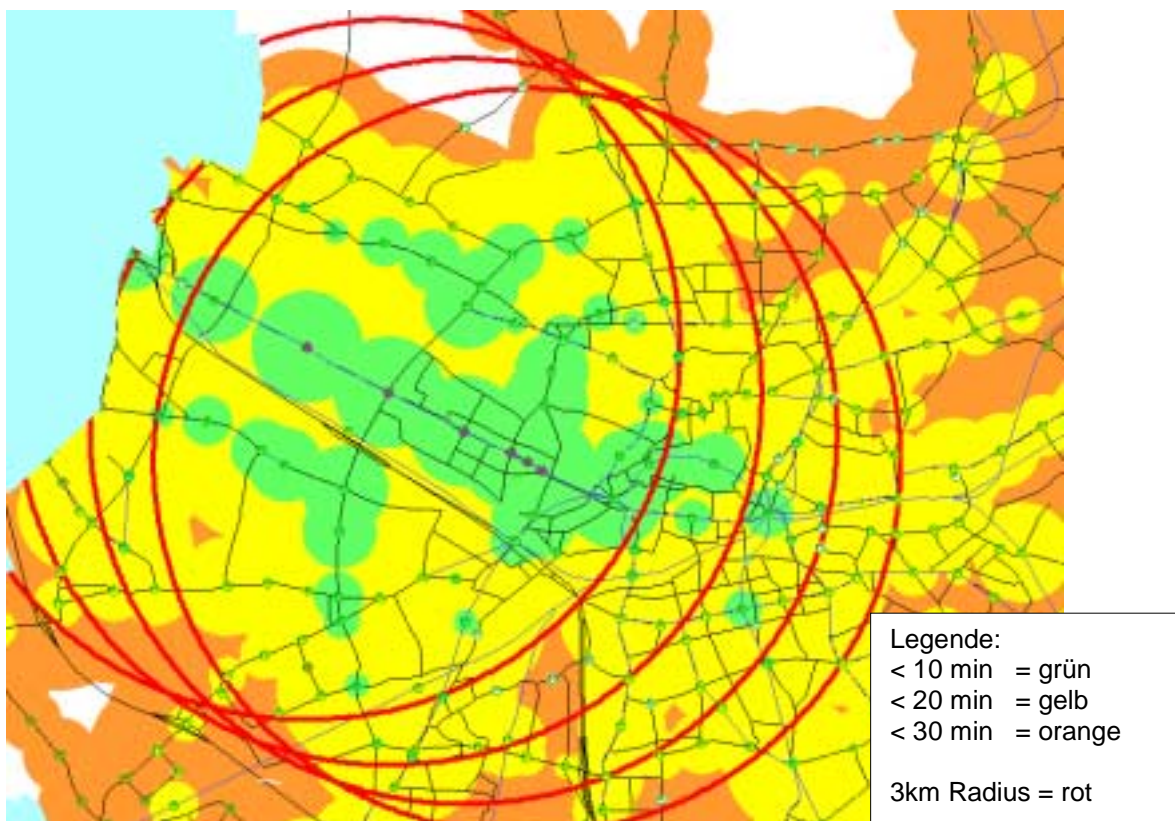


Abbildung 58: Erreichbarkeit der Fürther Straße

Die Stationen Gostenhof, Bärenschanze, Maximilianstraße und Eberhardshof der U-Bahnlinie 1 bewirken jeweils eine zusätzliche Verdichtung. Mit der U-Bahn erreicht man sowohl die Fürther als auch die Nürnberger Innenstadt in weniger als 10 Minuten. Zudem verkehren in Nord-Süd-Richtung auf zwei (Johannisbrücke, Theodor-Heuss-Brücke) der drei Pegnitzbrücken (Wahlerstraße) Busse im dichten Takt.

Johannisstraße

Die Johannisstraße bildet das nördliche Gegenstück zur Fürther Straße auf der gegenüberliegenden Seite der Pegnitz. Die Struktur unterscheidet sich jedoch wesentlich. Kleinteilige Mischnutzung mit starker Priorität als Wohnstandort sowie Krankenhäuser und Friedhöfe prägen das Bild. Die zentralen Haltestellen sind die Hallerstraße, Brückenstraße und die Julienstraße. Die Erschließungswirkung im Stadtteil ist gegeben, der Erschließung darüber hinaus gering. Die nahe liegenden Endstationen der Linie 6 (Westfriedhof) und der Linie 34 (Friedrich-Ebert-Platz) sowie die fehlende direkte Fahrtmöglichkeit nach Osten (Pirckheimerstraße / Sebalders Altstadt) sowie nach Südwesten (Maximilianstraße) erhöhen die Fahrzeit bei der weiteren räumlichen Erschließung.

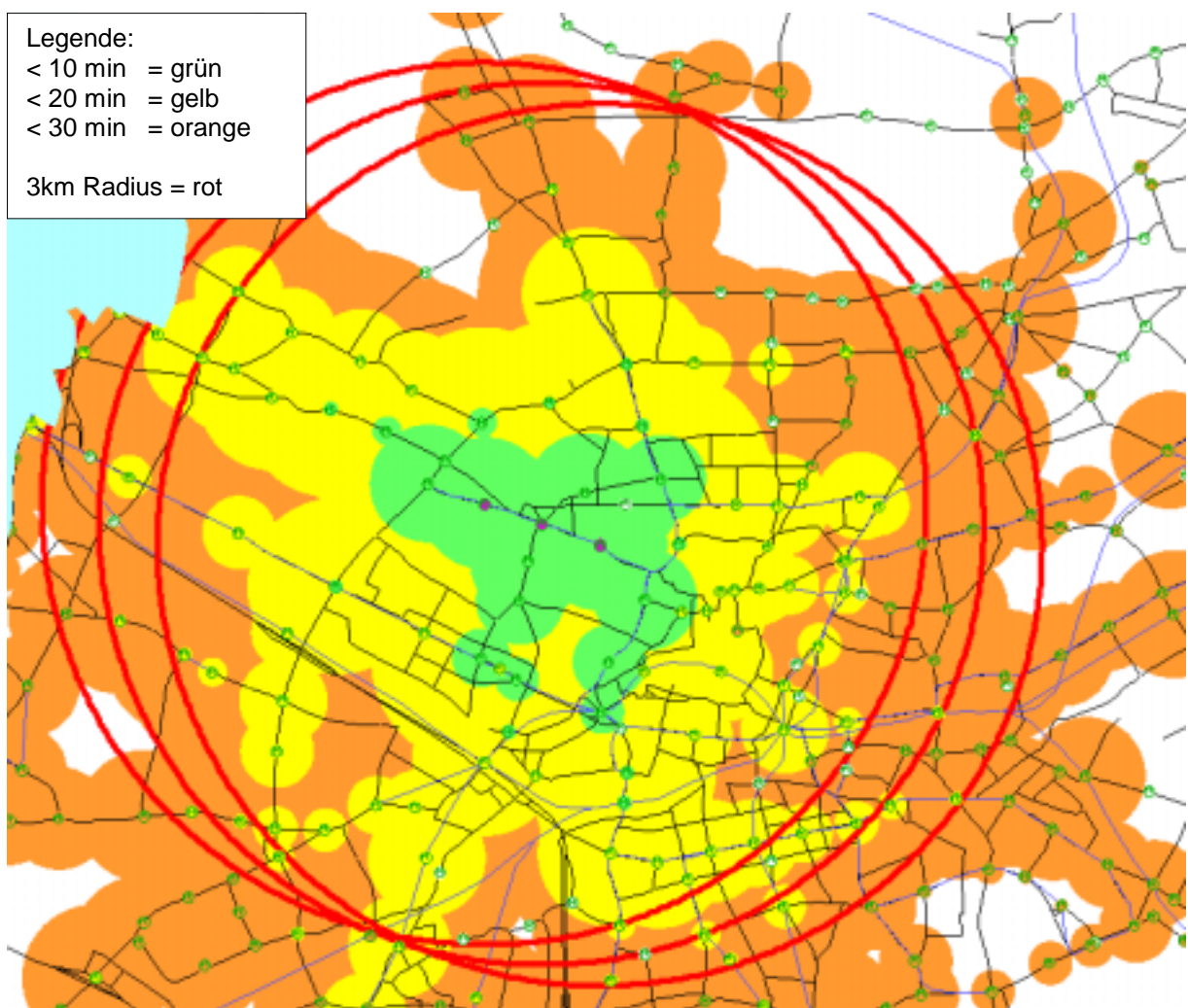


Abbildung 59: Erreichbarkeit der Johannisstraße

Pirckheimerstraße²⁸

Die Pirckheimerstraße ist die zentrale Achse der Nordstadt. Die Struktur ist nördlich geprägt von verdichtetem Wohnungsbau, auf der Südseite ist eine Mischnutzung aus Gewerbe (z.B. Maxtorhof), zahlreichen Schulstandorten (z.B. Labenwolf-Gymnasium) und verdichtetem Wohnungsbau. Die zentralen Haltestellen sind die Krelingstraße, die Maxfeldstraße und die Haltestelle Wurzelbauerstraße. Die Erschließungswirkung im Stadtteil ist gegeben, die Verbindung in die nördliche Altstadt sowie entlang der Ausfallstraßen Bucher Straße und Bayreuther Straße ebenfalls. Das System ändert sich mit dem Bau der U3 Nordwest voraussichtlich 2008/2009 grundlegend. Eine vertiefende Untersuchung hierzu findet im Rahmenkonzept statt.

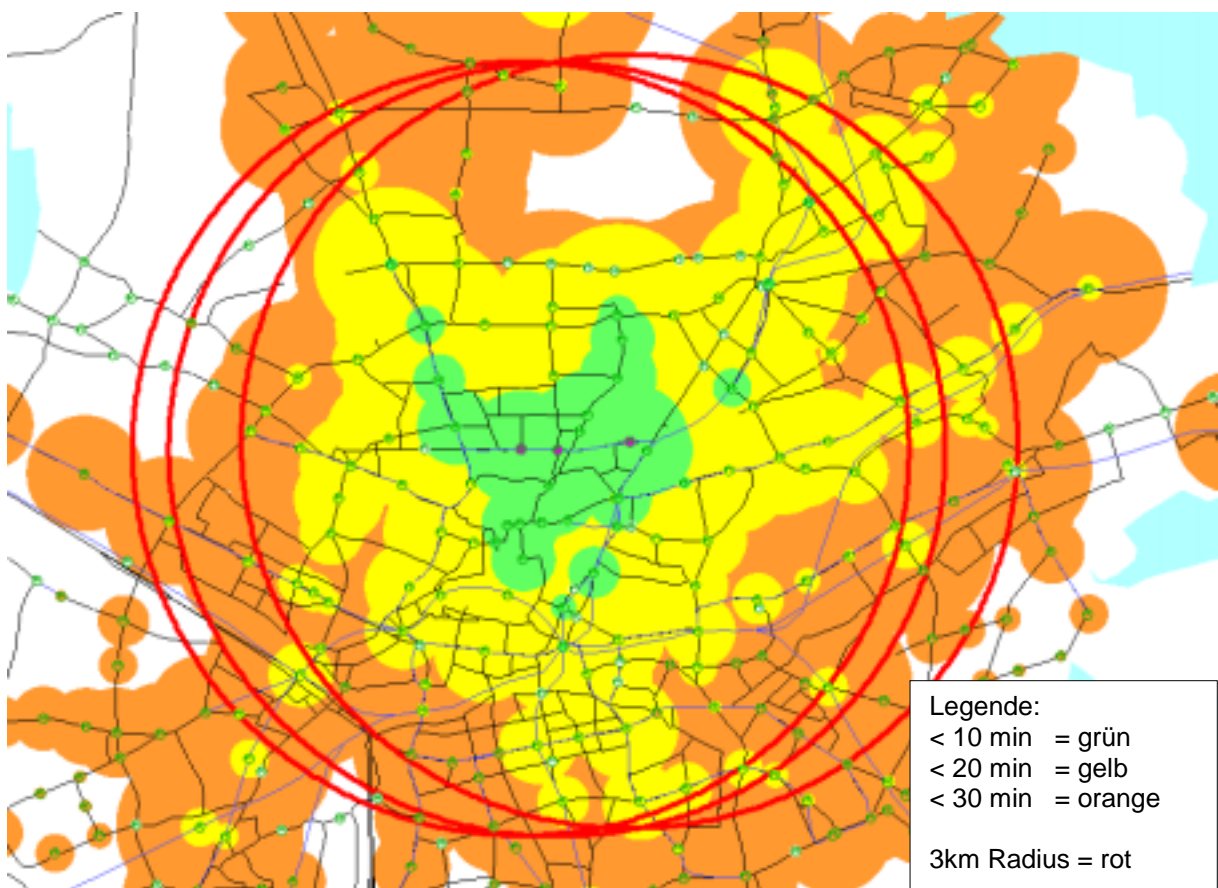


Abbildung 60: Erreichbarkeit der Pirckheimerstraße

²⁸ Systembetrachtung Pirckheimerstraße 2003 dient zur Gegenüberstellung mit dem System U3 2008/2009

Sulzbacher Straße

Die beiden Achsen nach Osten sind die Ostendstraße (südl. der Pegnitz) und die Sulzbacher Straße (nördl. der Pegnitz). Während die Ostendstraße wegen des parallelen Bahnkörpers keine ausgeprägte innerstädtische Verdichtung ausbildete, weisen die Strukturen entlang der Sulzbacher Straße bis hin zum Tafelwerk verdichtete Strukturen auf. Die Stationen Stresemannplatz, Deichslerstraße und Tauroggenstraße haben dabei besondere Priorität. Die Erschließungswirkung im Stadtteil ist gegeben sowie in Richtung Nordostbahnhof und Mögeldorf. Ungünstig stellt sich die Situation in Richtung Westen dar. Die hohe Reisezeit in Richtung Sebalder Altstadt resultiert aus der hohen Übergangszeit auf die Buslinie 36.

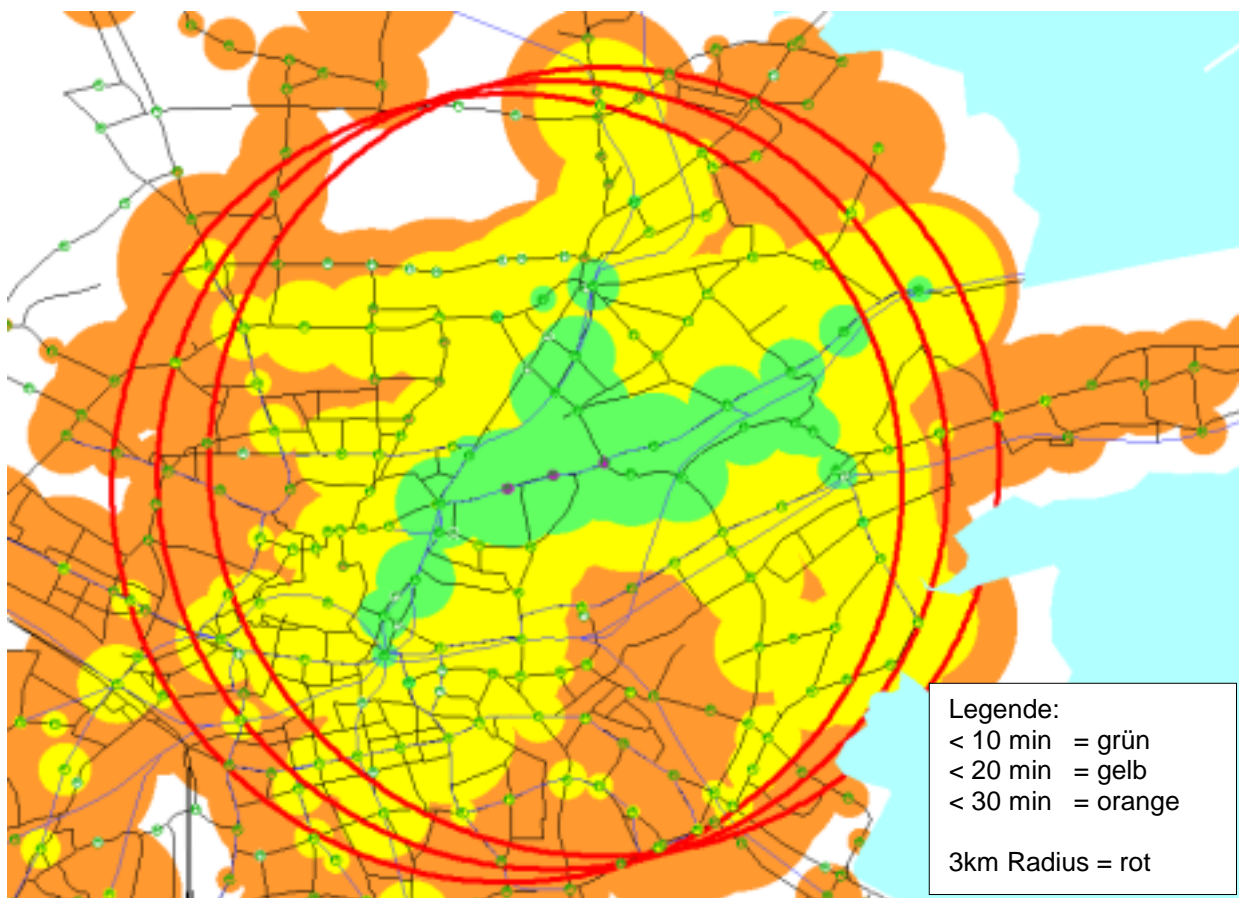


Abbildung 61: Erreichbarkeit der Sulzbacher Straße

Allersberger Straße

Die Allersberger Straße ist historisch gesehen die Ausfallstraße in Richtung Süden und Südosten. Der Bau der Münchener Straße entlastete die Straße vom regionalen und überregionalen Individualverkehr. Die stärkste Konzentration tritt rund um die Haltestelle Schweiggerstraße auf. An diesem Knotenpunkt kreuzt sich die Allersberger Straße mit der Südstadtachse Wölckernstraße/Schweiggerstraße. Hier befindet sich auch das zentrale Straßenbahnkreuz in der Südstadt. An der Haltestelle Wodanstraße befinden sich das Südbad, zentrale Post- und Telekommunikationseinrichtungen auf der Westseite sowie dichte Bebauung auf der Ostseite. Im Süden fand in den letzten Jahren ein großer Strukturwandel statt. Alte Industriestandorte und US-Kasernen beherbergen nun Dienstleistung sowie Bundesbehörden. Die Anbindung ist vom Straßenbahnkreuz Schweiggerstraße nach allen Richtungen hin gegeben.

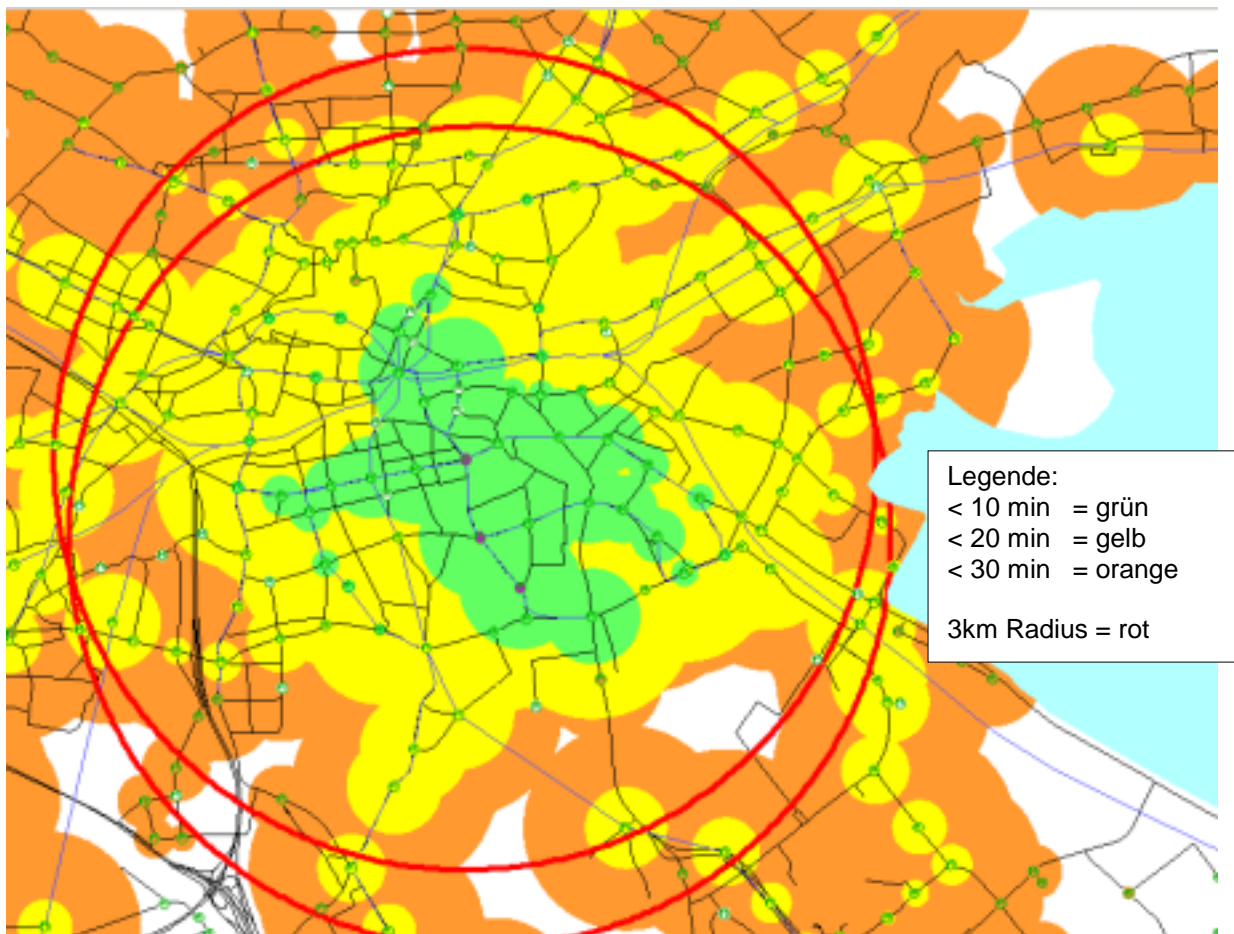


Abbildung 62: Erreichbarkeit der Allersberger Straße

Gibitzenhofstraße

Die Gibitzenhofstraße bildet das westliche Gegenstück zur Allersberger Straße. Die zentralen Haltestellen sind die Landgrabenstraße, Brehmstraße und der Dianaplatz. Dazwischen liegt die Station Alemannenstraße, deren Charakter weniger stark von der innerstädtischen Struktur, sondern als Schulstandort (Pirckheimer- und Sigena - Gymnasium) geprägt ist. Die Erschließungswirkung im Stadtteil ist gegeben, die Erschließung darüber hinaus in nahezu alle Richtungen. Am Dianaplatz besteht Anschluss an die Linien 58 und 65, an der Landgrabenstraße an die Linie 4. Die Buslinie 68 mit Anschluss Richtung Sandreuth / Schweinau ist zum 02.08.03 eingestellt worden.

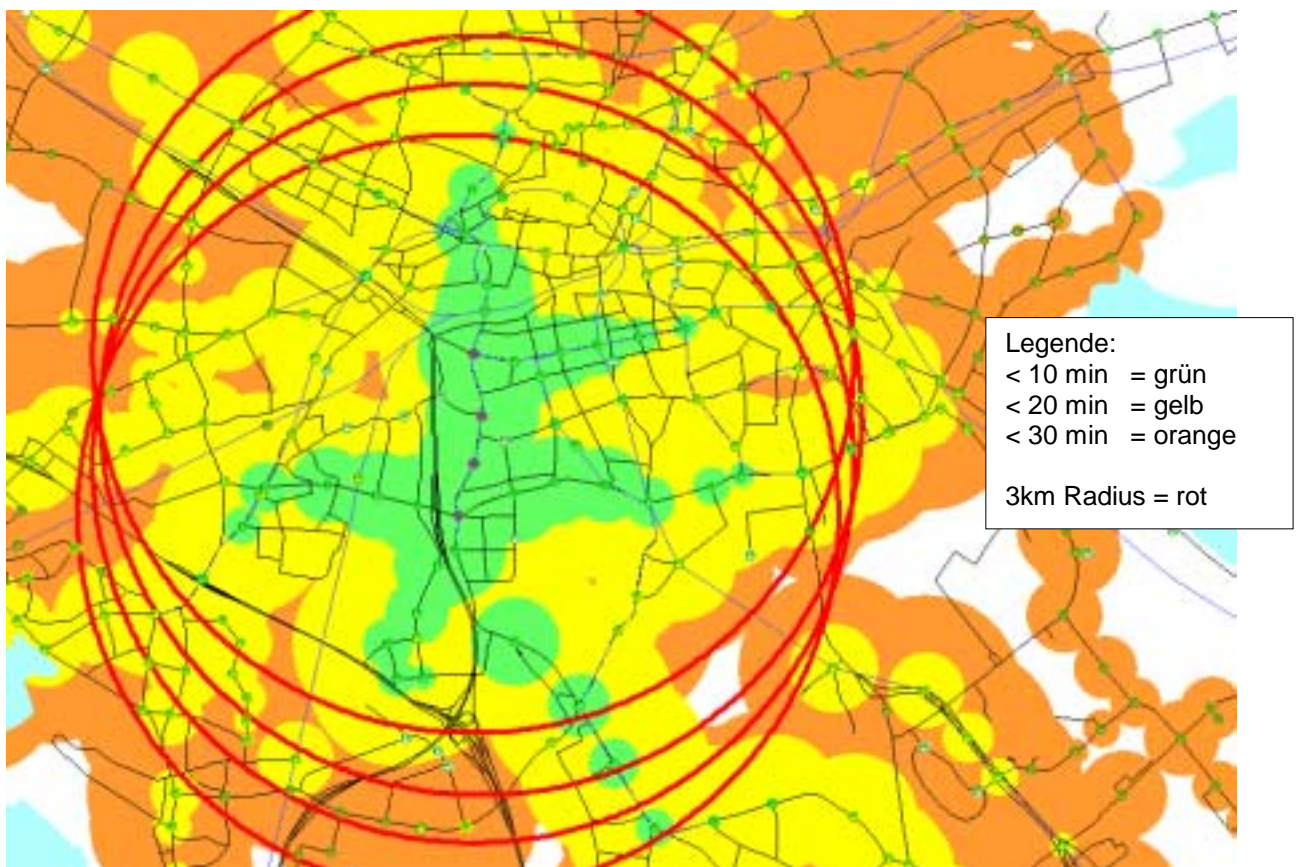


Abbildung 63: Erreichbarkeit der Gibitzenhofstraße

Handlungsbedarf

Es besteht kein Handlungsbedarf beim Kriterium Erreichbarkeit/Erschließung hochwertiger innerstädtischer Zentren.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential

Die Relationen Johannisstraße ↔ Westen, Johannisstraße ↔ Nördliche Altstadt, Johannisstraße ↔ Nordstadt, Sulzbacher Straße ↔ Nördliche Altstadt sind verbesserungsfähig.

Kriterium 2: Erreichbarkeit/Erschließung der Stadtteilzentren

Die Stadtteilzentren haben im erhöhten Maße eine Versorgungsfunktion für die Bewohner Nürnbergs. Die Einstufung wurde analog dem Einzelhandelsgutachten der Stadt Nürnberg²⁹ vorgenommen:

<u>Einzelhandelszentrum</u>	Kategorie	Haltestelle	Einzugsbereich
Friedrich-Ebert-Platz	C	Friedrich-Ebert-Platz	Norden und Westen
Leipziger Platz	C	Nordostbahnhof	Nordosten
Mögeldorfer Plärrer	C	Mögeldorfer Plärrer	Osten
Ortszentrum Zabo	D	Zabo Mitte	Osten
Frankenzentrum	B	Langwasser - Mitte	Südosten
Ortszentrum Eibach	D	Eibach Mitte	Südwesten
Einkaufszentrum Röthenbach	C	Röthenbach	Südwesten
Fürth Zentrum		Fürth Hbf, Rathaus	Westen

Tabelle 64: Stadtteilzentren

Eine Sonderstellung nimmt das Stadtzentrum von Fürth ein. Formell liegt es außerhalb des Bearbeitungsraumes des lokalen Nahverkehrsplanes, hat aber für den Nürnberger Westen sowohl die Funktion eines Stadtteilzentrums als auch die Funktion eines ÖV-Verknüpfungspunktes.

²⁹ vgl. Einzelhandelsuntersuchung 2000 des Wirtschaftsreferates der Stadt Nürnberg

Friedrich-Ebert-Platz

Im Einzugsbereich des Stadtteilzentrums liegt der Nordwesten des Stadtgebietes. Der Friedrich-Ebert-Platz ist mit den Straßenbahnlinien 4 und 9 sowie mit der Buslinie 34 verknüpft.

Die Erschließung entlang der Straßenbahnachsen ist gut. Das Knoblauchsland ist über den Verknüpfungspunkt Thon erreichbar. In Richtung Westen (Achse Schnieglinger Straße, Bielefelder Straße) ist zum Teil zweifaches Umsteigen notwendig.

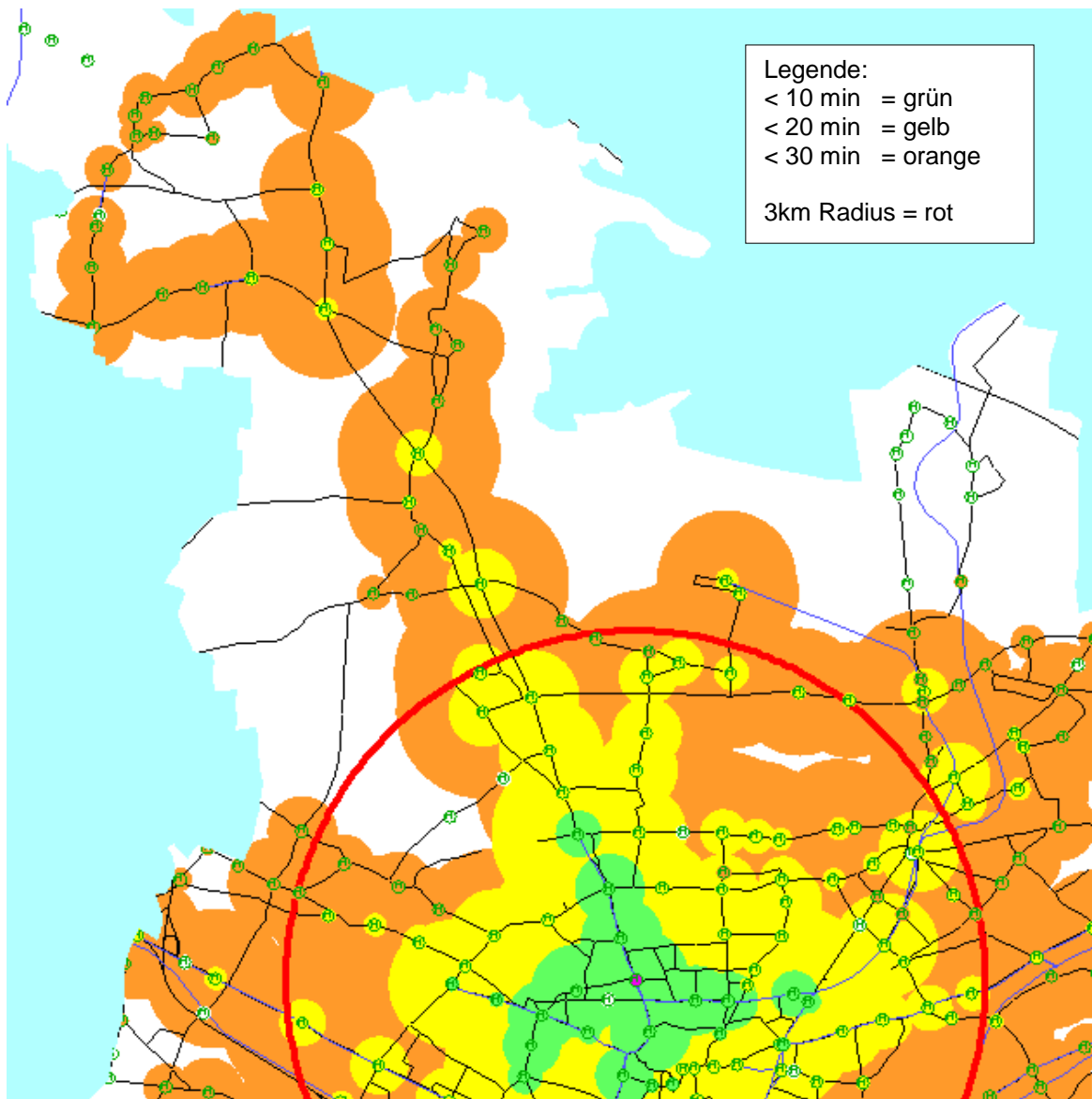


Abbildung 65: Erreichbarkeit des Friedrich-Ebert-Platzes

Leipziger Platz

Im Einzugsbereich des Leipziger Platzes liegt das nordöstliche Stadtgebiet. Der Leipziger Platz ist wegen des unmittelbar angrenzenden ÖV-Verknüpfungspunktes Nordostbahnhof gut erreichbar. Die Buslinien 21, 45 und 46 sowie die U-Bahnlinie 2 sind mit diesem verknüpft. Die Stadtteile Schafhof (z.B. Nordostpark) und Teile Ziegelsteins sind an den Bahnhöfen Herrnhütte bzw. Ziegelstein mit der U-Bahn angebunden.

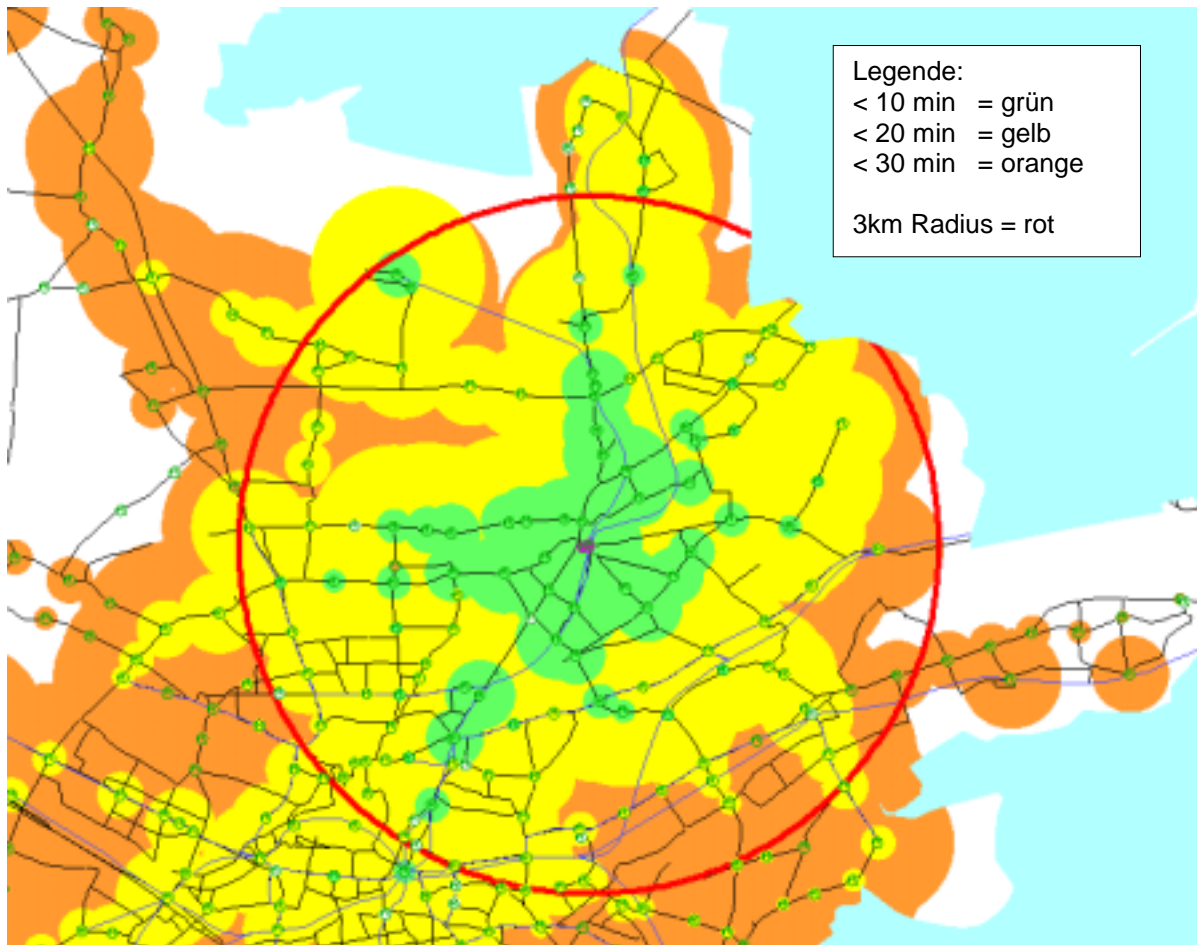


Abbildung 66: Erreichbarkeit des Leipziger Platzes

Mögeldorf Plärrer

Im Einzugsbereich des Mögeldorf Plärrers liegt das östliche Stadtgebiet.

Der Mögeldorf Plärrer ist aufgrund seiner Funktion als ÖV-Verknüpfungspunkt gut erreichbar. Die S-Bahnlinie 1, die Straßenbahnlinie 5 und die Buslinien 40, 45 und 65 knüpfen an diesen an.

Das Stadtteilzentrum Mögeldorf Plärrer ist von den Stadtteilen Laufamholz, Zerzabelshof und den Stadtteilen entlang der Ostend- und Dr. - Carlo - Schmid - Straße sehr gut erreichbar.

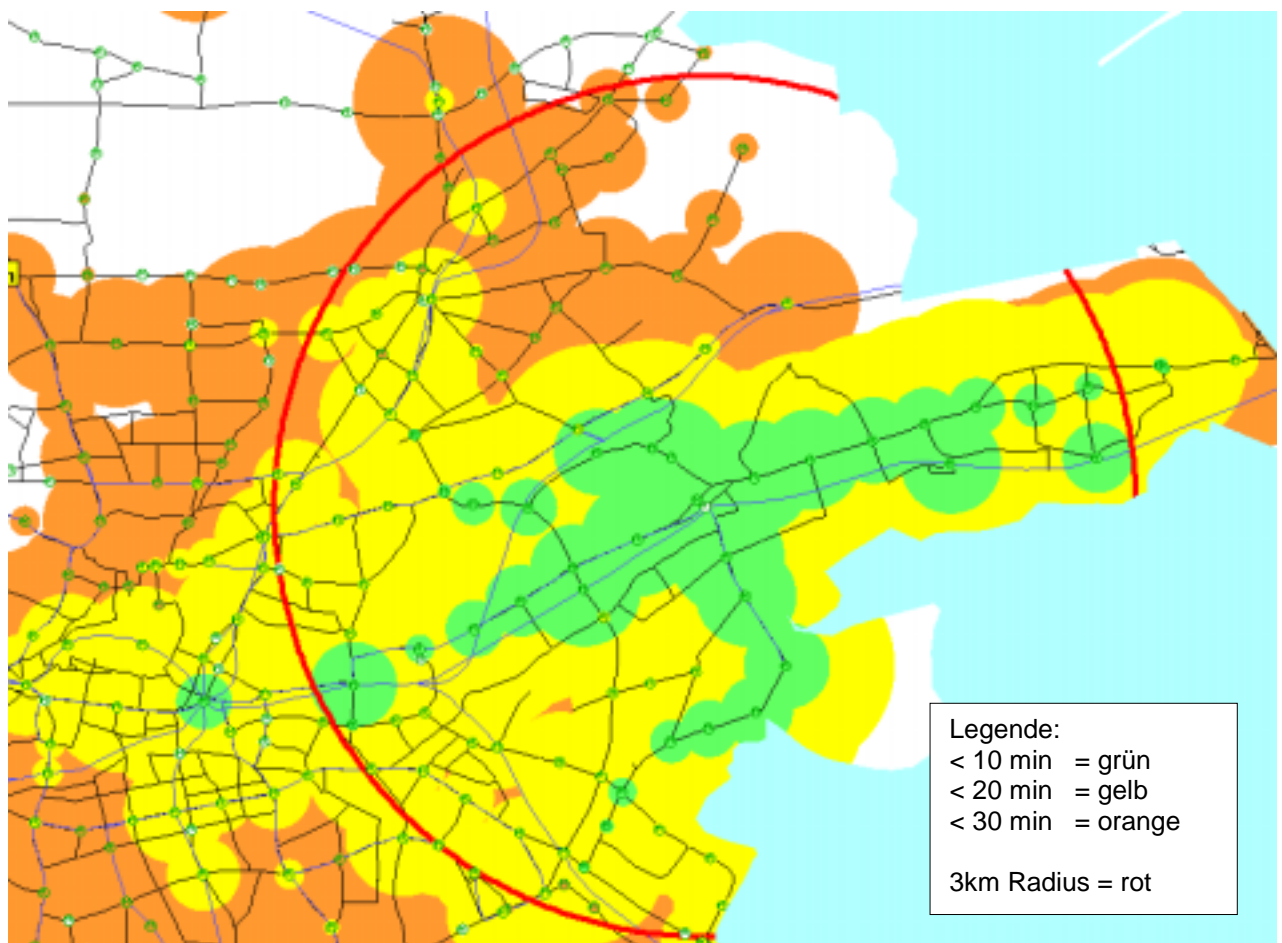


Abbildung 67: Erreichbarkeit des Mögeldorf Plärrers

Zabo Mitte

Im Einzugsbereich von Zabo Mitte liegt das östliche Stadtgebiet. Zabo Mitte ist mit den Buslinien 43, 44 und 65 verknüpft. Sie binden die Stadtteile Gleißhammer, Mögeldorf und Dutzensteich sehr gut an.

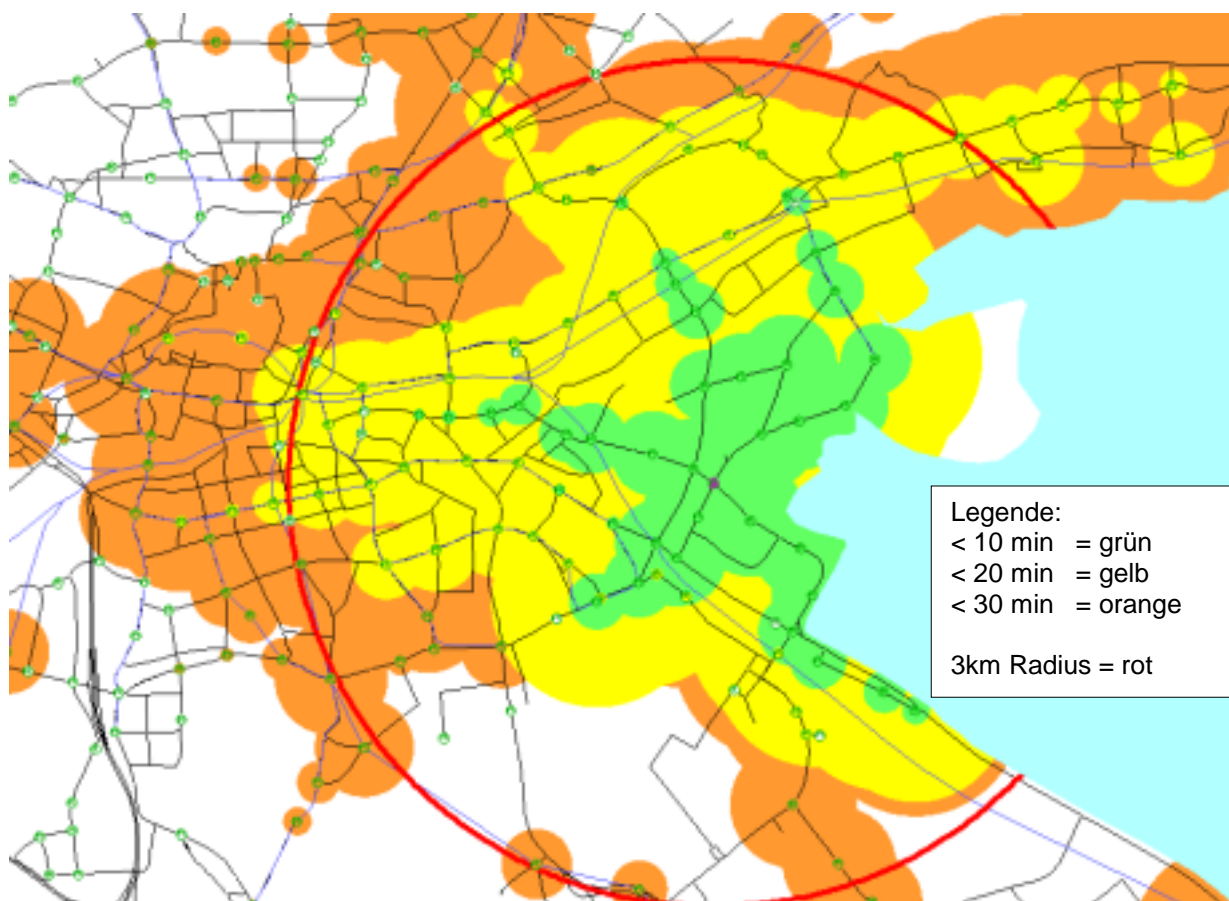


Abbildung 68: Erreichbarkeit von Zabo Mitte

Langwasser Mitte

Im Einzugsgebiet von Langwasser Mitte liegt das südöstliche Stadtgebiet. Das B-Zentrum Frankenzentrum ist wegen des unmittelbar angrenzenden ÖV - Verknüpfungspunktes Langwasser Mitte gut erreichbar. Die Buslinien 52, 53, 55 bis 58 und die U-Bahnlinie 1 sind mit diesem verknüpft.

Langwasser Mitte erschließt aufgrund seiner Funktion als ÖV-Verknüpfungspunkt sehr gut den geforderten Einzugsbereich. Zusätzlich werden die Stadtteile Weiherhaus, Herpersdorf, Worzeldorf und Kornburg erschlossen. Ausnahme im südöstlichen Stadtgebiet bilden die Stadtteile Fischbach, Brunn und Birnthon. Die Buslinie 59 verbindet diese Stadtteile mit der U1 an der Station Langwasser Süd.

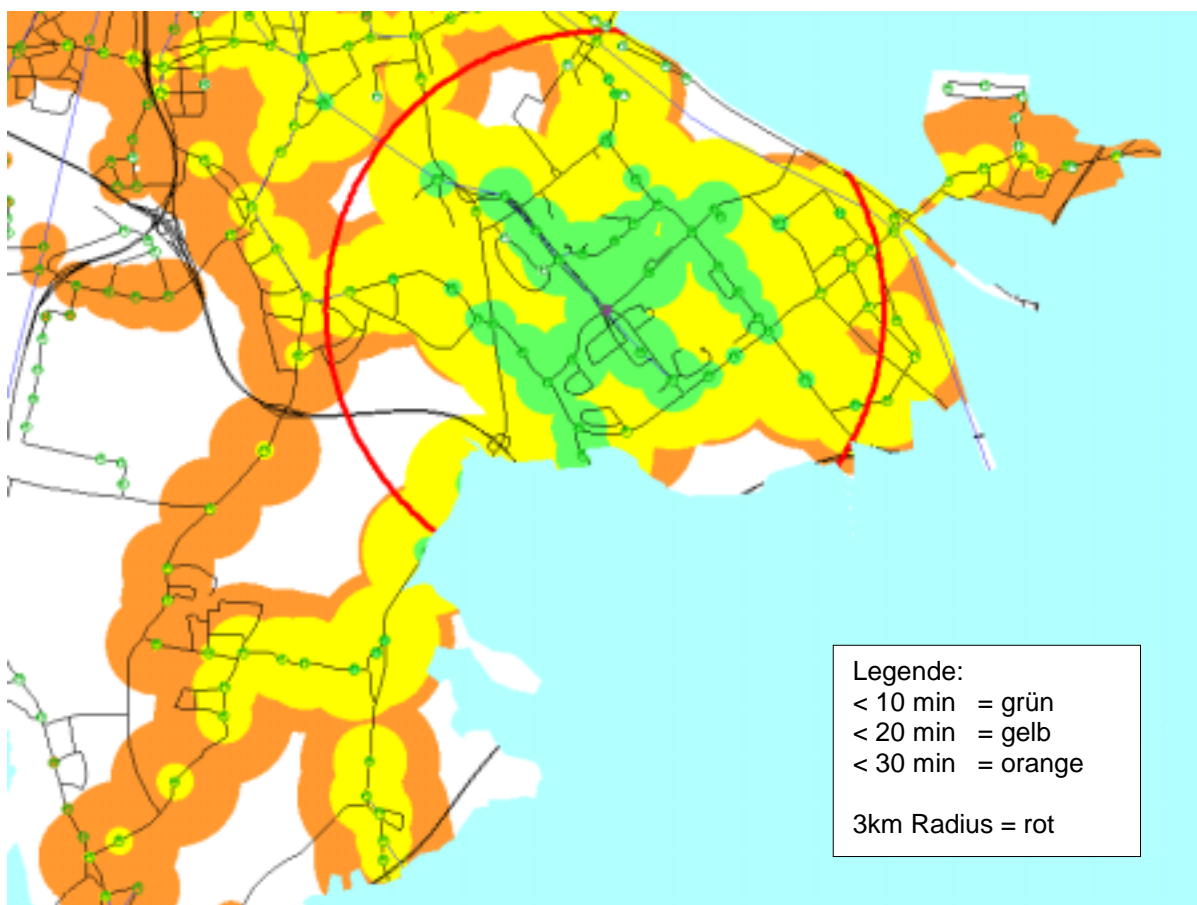


Abbildung 69: Erreichbarkeit von Langwasser Mitte

Eibach Mitte

Im Einzugsgebiet von Eibach Mitte liegt das südwestliche Stadtgebiet. Eibach Mitte ist mit den Buslinien 61 und 62 verknüpft, die die Stadtteile entlang des Rednitztales in weiten Teilen erschließen. An der Haltestelle Schußleitenweg bestehen zudem Verbindungen zur Frankenstraße und in den Hafen. Zu den Stadtteilen Pillenreuth, Weiherhaus, Herpersdorf und Worzeldorf besteht keine direkte Verbindung.

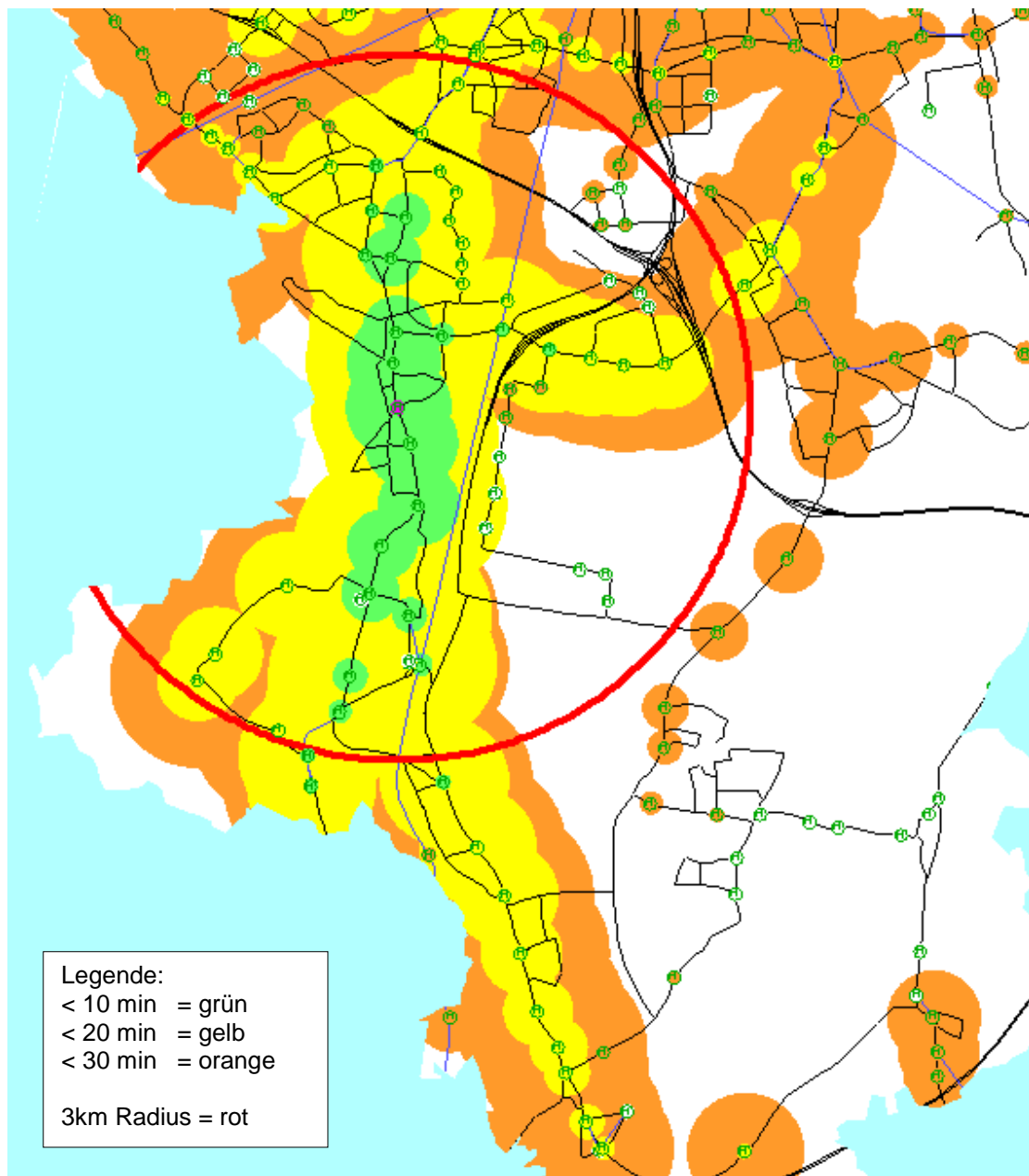


Abbildung 70: Erreichbarkeit von Eibach Mitte

Röthenbach

Im Einzugsgebiet des Röthenbacher Einkaufszentrums (REZ) liegt das südwestliche Stadtgebiet. Das REZ ist wegen des unmittelbar angrenzenden ÖV - Verknüpfungspunktes Röthenbach gut erreichbar. Die Buslinien 35, 60 bis 67 und 69 sowie die U-Bahnlinie 2 sind mit diesem verknüpft. Besonders ausgeprägt sind die Achsen Richtung Stein und Eibach.

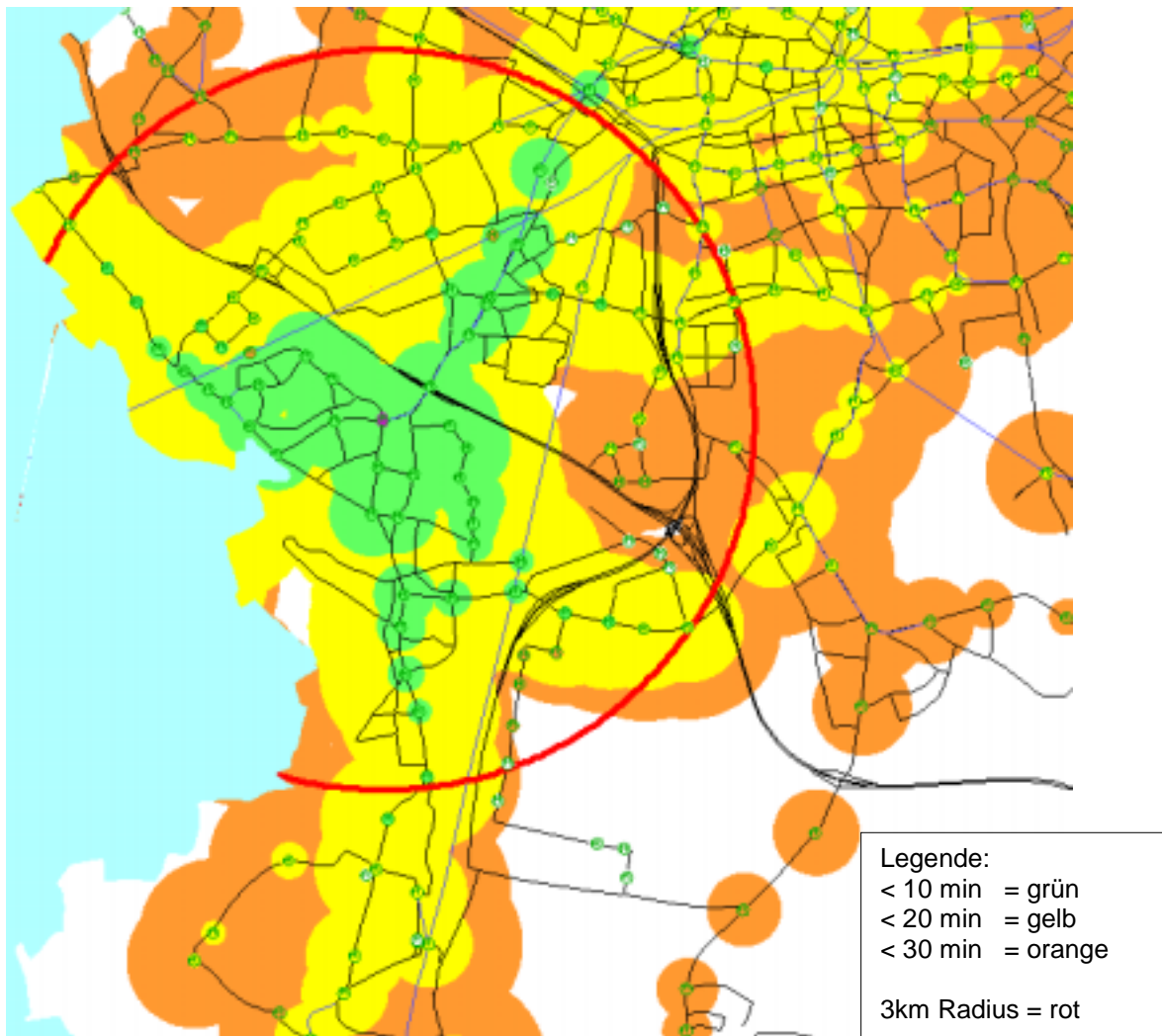


Abbildung 71: Erreichbarkeit von Röthenbach

Fürth Zentrum

Für das Fürther Zentrum liegt keine Isochronendarstellung vor. Die Zusammenhänge für dessen Erreichbarkeit erläutert die nachfolgende Grafik.

Im Einzugsgebiet des Fürther Zentrums liegen die westlichen Stadtteile. Hauptverbindung stellt die U-Bahnlinie 1 entlang der Fürther Straße dar. Zwischen den Zentren verkehren zusätzlich die Regionalbahnlinien R1 und R2. Im Süden verbindet die Buslinie 67 den Fürther Hauptbahnhof mit Röthenbach und im weiteren Verlauf mit der Frankenstraße. Die Fürther Buslinien 180 und 175 enden kurz nach überfahren der Stadtgrenze auf Nürnberger Stadtgebiet. Die angrenzenden Stadtteile Leyh, Großreuth im Süden sowie Schniegling,

Wetzendorf und Johannis im Norden sind nicht direkt erreichbar. Die Linie 179 verbindet die Stadtteile Großgründlach und die Schmalau mit Fürth.

Eine schlüssige Direktanbindung des neuen Verteilers Fürth Rathaus (seit 1998) aus dem Nürnberger Westen ist nicht vorhanden.

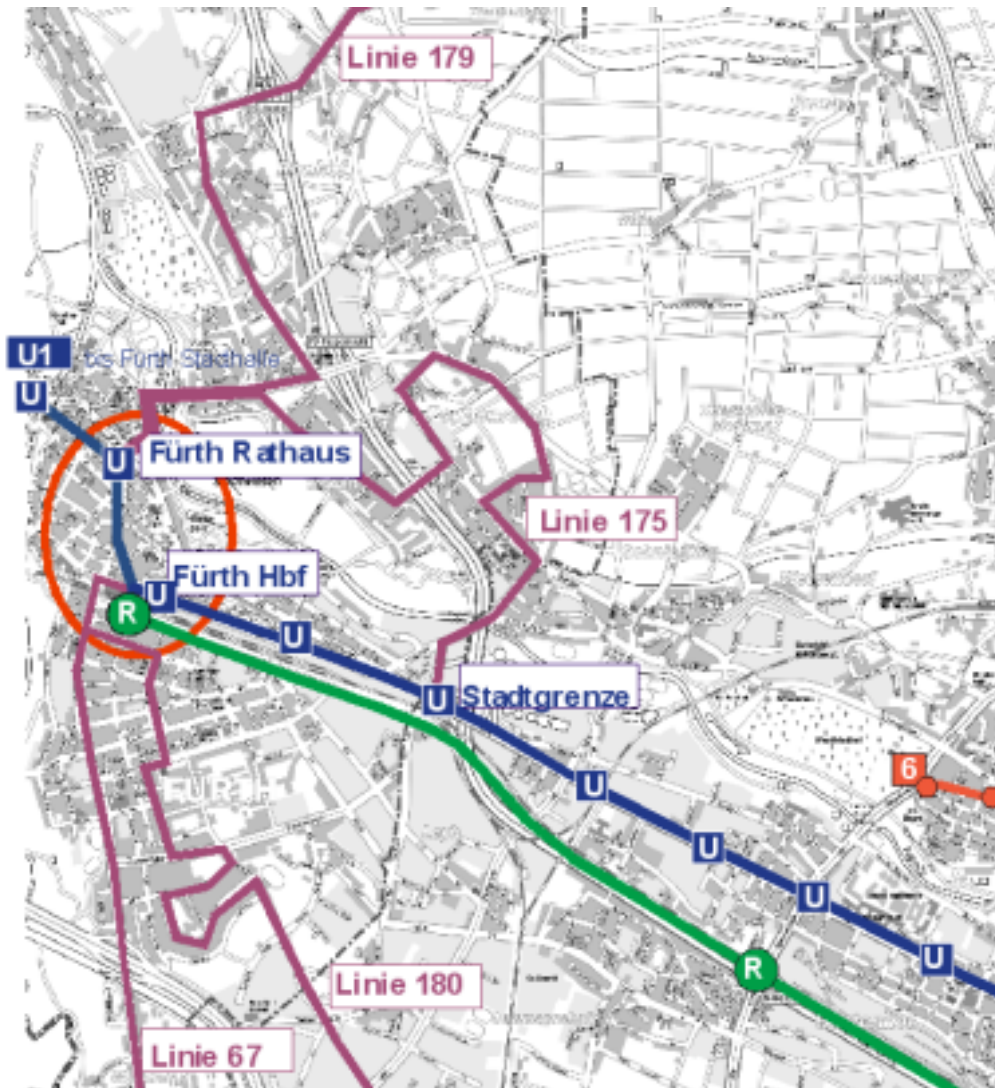


Abbildung 72: Erreichbarkeit vom Fürther Zentrum

Handlungsbedarf

Es besteht kein Handlungsbedarf beim Kriterium Erreichbarkeit der Stadtteilzentren.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential

Die Relationen Friedrich-Ebert-Platz ↔ Westen, Leipziger Platz ↔ Nordostpark, Langwasser Mitte ↔ Fischbach, Fürth Zentrum (Rathaus) ↔ Schniegling, Wetzendorf sind verbesserungsfähig.

Kriterium 3 - Erreichbarkeit publikumsintensiver Orte und Schulen

Die Analyse auf Distriktebene umfasst die vorliegenden Strukturdaten Einwohner und Arbeitsplätze. Die Einzelhandelsflächen werden über die Zielkriterien „Zentrum“, „Hochwertige innerstädtische Zentren“ sowie „Stadtteilzentren“ abgedeckt.

Publikumsintensive und damit verkehrsrelevante Orte, die mit den genannten Kriterien nicht abgedeckt sind, werden im Kriterium 3 (publikumsintensive Orte und Schulen) untersucht. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Freizeit- und Ausbildungsverkehr. Die Messe und die Krankenhäuser haben zudem berufsbezogene Fahrten in größerem Umfang. Untersuchungsrelevant sind die in den Abbildungen 73 und 74 dargestellten 17 publikumsintensiven Orte und 52 weiterführenden Schulen.

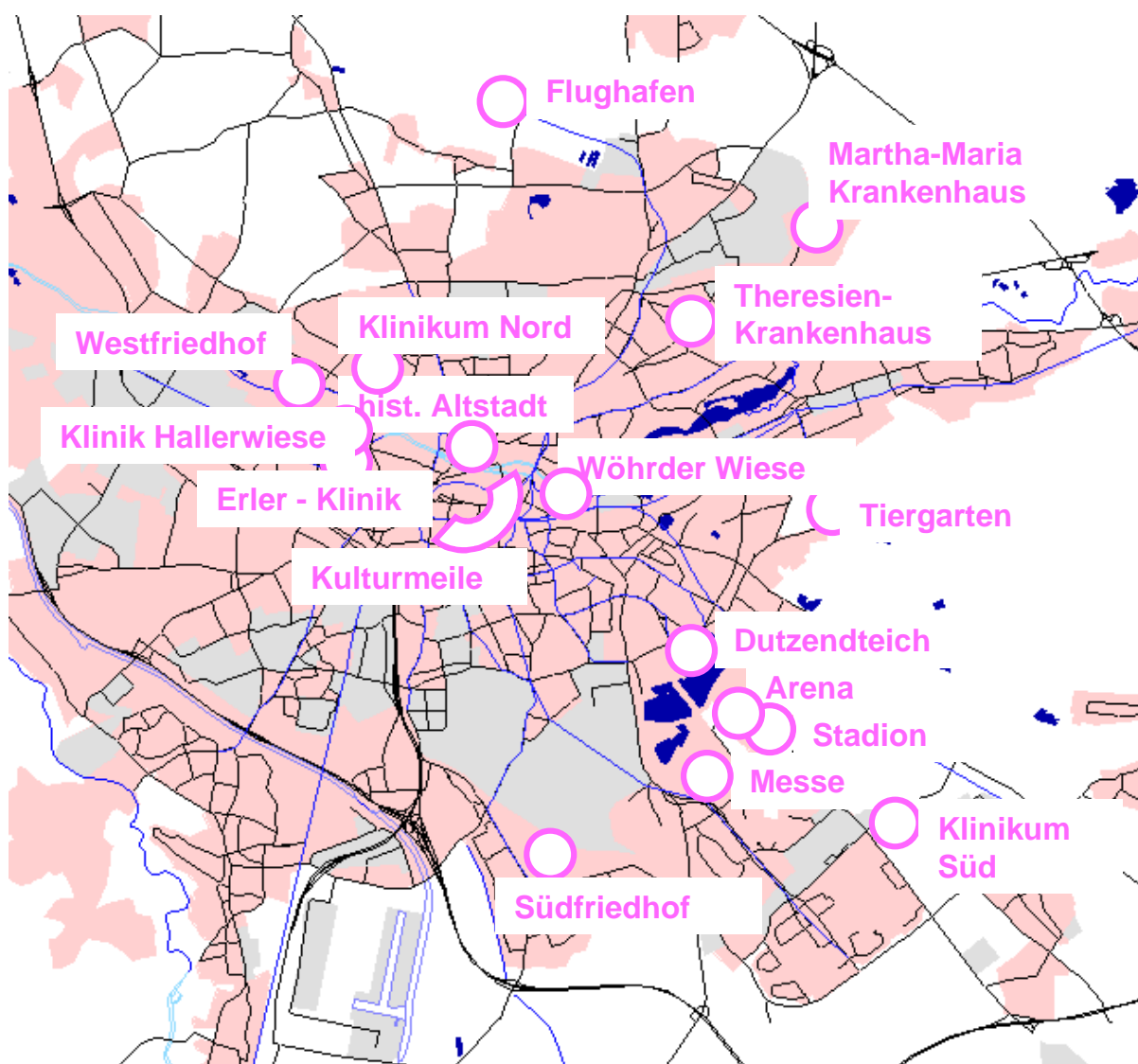


Abbildung 73: Publikumsintensive Orte

In Nürnberg befinden sich 192 Schulen mit insgesamt ca. 76.000 SchülerInnen. Davon sind 115 Schulen weiterführend bzw. Förderschulen mit Einzugsgebieten über den Stadtteilsprenkel hinaus mit ca. 50.000 SchülerInnen. Von den 115 relevanten Schulen haben 52 eine Schüleranzahl mit mehr als 150 Schülern. Diese 52 Schulen mit ca. 44.000 SchülerInnen und die Standorte der Universität und der Fachhochschulen werden untersucht. Die stärkste Konzentration von Schul- und Hochschulstandorten befindet sich im Gebiet zwischen Stadtpark und Wöhrder See rund um den Rathenauplatz.

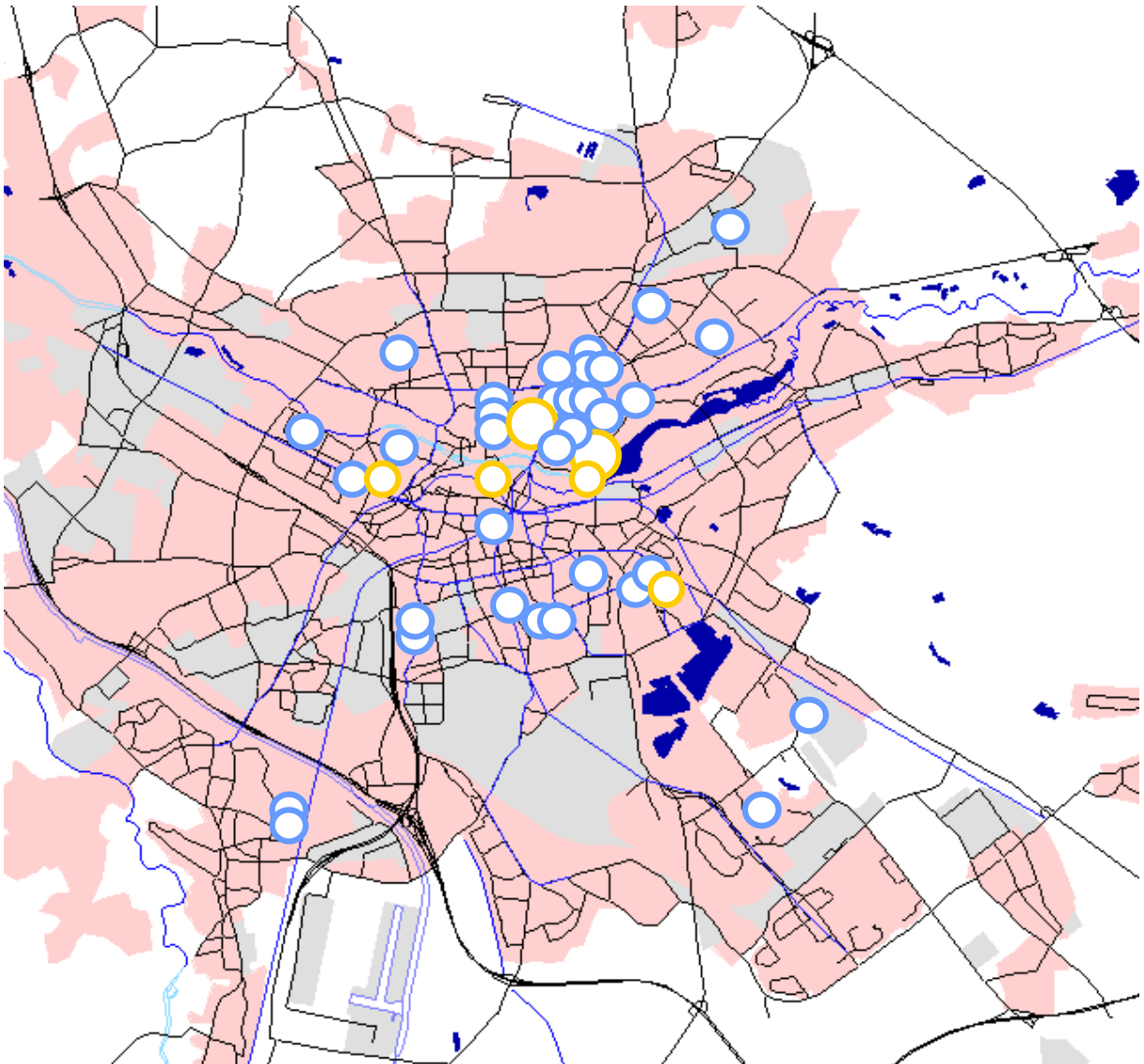


Abbildung 74: Weiterführende Schulen (blau) und Hochschulen (gelb)

Um die Untersuchung zu vereinfachen, wird zunächst die Erschließungswirkung des gesamten Kernbereiches dargestellt. Im Kernbereich werden die höchsten Anforderungen an den ÖV gestellt. Sind diese Kriterien erfüllt, so gelten die zu untersuchenden Standorte als ausreichend erschlossen.

Die Abbildung 75 zeigt deutlich, dass der Kernbereich fast ausnahmslos die geforderten Kriterien einschließlich der direkten Zentrumsanbindung erfüllt (gelbe Flächen). Die schraffierten Flächen zeigen die Gebiete an, die über Zubringer angebunden sind.

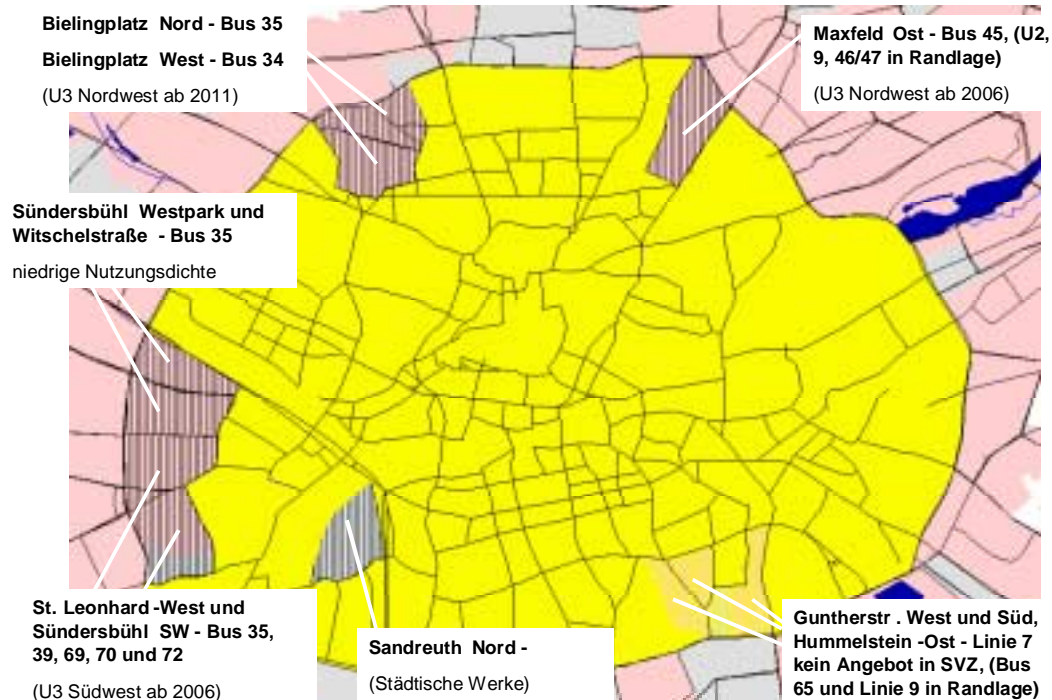


Abbildung 75: Erschließung des Kerngebietes

Aufgrund der dargestellten hohen Qualität gelten alle Standorte innerhalb des Kerngebietes als ausreichend erschlossen.

Schulstandorte:

- a) Es befinden sich alle Hochschulstandorte innerhalb des Kerngebietes
- b) Es befinden sich 45 der 52 weiterführenden Schulen innerhalb des Kerngebietes.
- c) Die 7 Schulstandorte außerhalb des Kerngebietes sind wie folgt angeschlossen:

Schule	Schüler	Anbindung	Beurteilung (++, +, 0, -) ³⁰
Veit-Stoß-Realschule	620	U2 Nordostbahnhof	++
Peter-Henlein-Realschule	900	S3 S-Eibach	++
Sigm.-Schuckert-Gymnasium	960	60 Schulzentrum Südwest 61, 62 und 67 in Randlage	
Bertolt-Brecht-Schule	1130	U1 Langwasser Nord	++
Rudolf-Steiner-Schule	900	8 Ostbahnhof	++
FOS Schafhof	980	22/23 Schafhofstraße	+
Grundig Akademie	230	55 Beuthener Straße	+

Tabelle 76: Schulen außerhalb des Kerngebietes

Auch die Schulstandorte außerhalb der Ringes sind ausreichend an den ÖPNV angebunden.

³⁰ Beurteilung: ++ = Direkte schienengebundene Zentrumsanbindung, += gute indirekte Erschließung, 0 = befriedigende Buserschließung, - keine ausreichende Erschließung

Publikumsintensive Orte:

- a) Es befinden sich 6 der 17 Standorte innerhalb des Kerngebietes. Davon ist der Standort Klinikum Nord nicht direkt an das Zentrum angebunden.
b) Die Standorte außerhalb des Zentrums sind wie folgt angebunden:

Ort	Anbindung	Beurteilung (++, +, 0, -)
Klinikum Nord (zu a)	34 Klinikum Nord (künftig U3)	+
Flughafen	U2 Flughafen	++
Martha Maria Krankenhaus	21 Martha - Maria - Krankenhaus	+
Theresienkrankenhaus	21 Theresienkrankenhaus	+
Tiergarten	5 Tiergarten	++
Dutzendteich	6/9/36/55/65/S2 Doku Zentrum und Dutzendteich	++
Arena	(S2 Stadion), 55 Morlock-Pl. ³¹	(++) + ³²
Stadion	S2 Stadion, (U1, Tram 6/9)	++ (+) ³³
Messe	U1 Messe	++
Klinikum Süd	56 Klinikum Süd	+
Südfriedhof	8 Südfriedhof	++
Westfriedhof	6 Westfriedhof	++

Tabelle 77: Publikumsintensive Orte außerhalb des Kerngebietes

Neben der Flächenerschließung ist für die regionalen und überregionalen Anziehungspunkte die Verbindung zum Hauptbahnhof und speziell für die Messe die Verbindung zum Flughafen maßgebend.

von	nach	Linie	Fahrzeit	Beurteilung (++, +, 0, -)
Messe	Hauptbahnhof	U1	9 min	++
Messe	Flughafen	U1/U2	25 min	++
Flughafen	Hauptbahnhof	U2	12 min	++
Tiergarten	Hauptbahnhof	Tram 5	15 min	++
Stadion / Arena	Hauptbahnhof	S2	9 min	++
Doku-Zentrum / Volksfest etc.	Hauptbahnhof	Tram 9	11 min	++

Tabelle 78: Publikumsintensive Orte, maßgebliche Reisezeiten

Die publikumsintensiven Orte sind alle ausreichend an den ÖPNV angebunden. Der Hauptbahnhof bzw. die zentralen Zielorte sowie ein Großteil des Stadtgebietes sind in weniger als 30 Minuten erreichbar.

Exemplarisch wird das Gebiet rund um den Dutzendteich mit der Haltestelle Doku-Zentrum ausgewählt. Das Gebiet liegt außerhalb des Kernbereiches. Hier finden Klein- und Großveranstaltungen statt sowie verschiedenste Freizeitaktivitäten. Die Reisezeit - Isochronen (< 30 Minuten) verdeutlichen die Erreichbarkeit des Dutzendteichs.

³¹ Bestandteil der Einsparliste 2003, Stadtratsbeschluss 04/2003, Haltestelle wird nicht mehr bedient

³² gute Anbindungen bei Großveranstaltungen, befriedigender Anschluss im Regelverkehr (hohe Zugangszeiten)

³³ ebenda

Doku-Zentrum

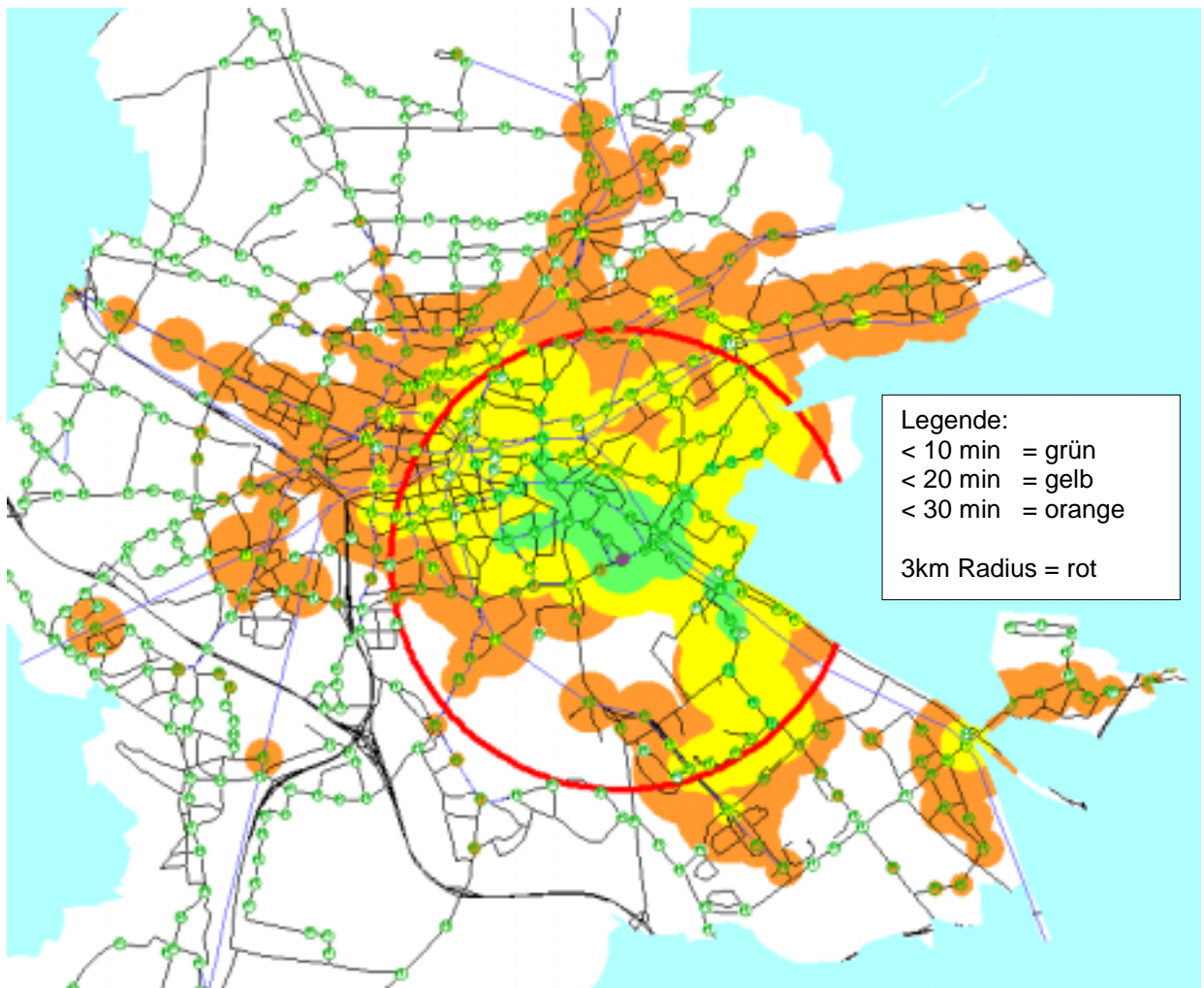


Abbildung 79: Reisezeiten ab Doku-Zentrum

Handlungsbedarf

Es besteht kein Handlungsbedarf beim Kriterium Erreichbarkeit publikumsintensiver Orte und Schulen.

Überprüfungsbedarf / Verbesserungspotential

Mögliche Verbesserungsmöglichkeiten sind für die weitere Bearbeitung des Nahverkehrsplanes nicht relevant.