

ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030

Ausführlicher Sachverhalt:

1. Anlass und Ziele des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030

Der ÖPNV ist wesentlicher Bestandteil zur Bewältigung der Herausforderungen, die zunehmende Verkehrsprobleme und Klimaschutzziele an die Gesellschaft stellen. Der ÖPNV ist und bleibt das Rückgrat urbaner Mobilität in Nürnberg. Er ist diskriminierungsfrei allen Bürgern zugänglich und entlastet die Straßen. Wenn die gesellschaftlich gewünschte Verkehrswende gelingen soll, ist es zwingende Voraussetzung den ÖPNV auszubauen und noch leistungsfähiger zu gestalten. Auch im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg vom Januar 2021 ist der Ausbau des ÖPNV als tragende Säule der städtischen Mobilität verankert. Die folgende Zusammenfassung und der vorgeschlagene Beschluss sind Grundlage für die gewünschte Weiterentwicklung des ÖPNV und die notwendige Bestellung von Straßenbahnen durch die VAG.

Die coronabedingte „Delle“ im Wachstum (dazu erfolgt ein Bericht im Stadtrat nach der Sommerpause) dürfte in einem überschaubaren Zeitrahmen überwunden sein. Aufgrund des kontinuierlichen Fahrgastzuwachses von alleine 18 Mio. Fahrgästen in den letzten 10 Jahren auf 152 Mio. Fahrgäste in 2019 sind bereits heute in vielen Bereichen Verstärkerfahrten erforderlich, zur Hauptverkehrszeit ist der Fuhrpark in allen Betriebszweigen vollständig im Einsatz. Die Fahrzeuge sind in der Spitzenstunde bereits an der Leistungsgrenze angelangt und haben diese auf einzelnen Streckenabschnitten teilweise auch schon überschritten. Hinzu kommt eine gestiegene Erwartung der Fahrgäste hinsichtlich des vorhandenen Platzangebotes wie auch der Qualität der Beförderung. Der sowohl von der Nürnberger Bevölkerung als auch von den Pendlern erwartete Angebotsausbau für die Verkehrswende in Nürnberg kann nicht im Bestand abgewickelt werden. Ziel für die Verkehrswende ist eine Steigerung um zusätzlich 50 Mio. Fahrgäste pro Jahr auf rund 200 Mio. in 2030.

Größere städtebauliche Entwicklungen, die sich zum Teil bereits in der Umsetzung befinden oder in Planung sind, werden den Trend zunehmender Fahrgäste verstärken. Beispiele für städtebauliche Entwicklungen mit erheblichem Fahrgastpotential sind:

- Brunecker Areal / TUN
- Seetor
- Tiefes Feld
- Quelle-Areal
- Wetzendorf / Schniegling,
- Großschulstandorte MBG, NGN, etc.

Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, sind bereits mehrere nachfragesteigernde Maßnahmen vorgesehen bzw. umgesetzt. Beispiele hierfür sind:

Tarif:

- 365-€-Ticket für Auszubildende (seit 08/2020)
- Sozialticket (seit 01/2021)
- E-Tarif (in Entwicklung)
- 365-€-Ticket für alle (beschlossen, in Planung)

Angebot:

- Multimodale Angebote (bspw. VAG_Rad oder Carsharing-Kooperationen), etc. (vorhanden)

Infrastruktur:

- Maßnahmen zur Beschleunigung / Verlässlichkeit (laufend und in Planung)
- Abbau von Zugangsbarrieren / Barrierefreiheit (laufend und in Planung)

Marketing:

- VAG-Mobilitäts-Plattform (Vernetzung der Mobilitätsangebote) (in Planung)

Diese Maßnahmen reichen allerdings nicht aus, den wachsenden Anforderungen an den ÖPNV zu genügen und den gestiegenen Bedarf an leistungsfähigen Linien zu decken. Vor diesem Hintergrund besteht ein erhöhter Handlungsdruck, den ÖPNV als einen hier maßgeblichen Problemlöser

entsprechend leistungsfähig auszubauen. Zentraler Aspekt ist dabei der lokale schienengebundene ÖPNV, also Straßen- und U-Bahnen, der erheblich mehr Fahrgäste transportieren kann als Busse. Auf Basis des Nahverkehrsentwicklungsplans Nürnberg 2025+ (NVEP 2025+) und der aktuellen Beschlusslage (s. Anlage: „Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg“) wurde deshalb mit dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 eine Handlungsempfehlung zur betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklung des ÖPNV der Stadt Nürnberg entwickelt. Damit können die absehbaren Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrsnachfrage in Nürnberg ebenso bewältigt wie auch ein Anschub für eine erfolgreiche Verkehrswende geleistet werden. Das vorliegende Konzept ist ein wesentlicher Beitrag zur Lösung zunehmender Verkehrsprobleme sowie der Umsetzung von Luftreinhalte- und Klimaschutzzielen. Die vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserungen, mit denen die eingangs genannten Herausforderungen bewältigt werden sollen, werden in drei aufeinander aufbauenden und zeitlich ineinandergreifenden Maßnahmenpaketen zusammengefasst und sind sukzessive umsetzbar. Vorrangig werden Projekte im schienengebundenen ÖPNV benannt, aber auch die Leistungsfähigkeit im Bereich Bus ist entsprechend anzupassen.

2. Auswirkungen Corona

Die Untersuchung, die Grundlage für das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 ist, erfolgte noch vor Beginn der Pandemie. Aus der Pandemie selbst ergibt sich ein verstärkter Handlungsdruck, die Beförderungskapazitäten dringend zu erweitern. Bereits in den letzten Jahren zeichnete sich in Folge der steigenden Nachfrage ein klarer Handlungsbedarf ab, die Angebotsqualität (Takte und Pünktlichkeit) insgesamt zu verbessern. Aktuell befördert die VAG pandemiebedingt etwa 25 % bis 50 % weniger Fahrgäste als im gleichen Zeitraum vor der Pandemie. Diese Rückgänge ergeben sich aus fehlenden Fahrtanlässen (Kurzarbeit, Homeoffice, Distanzunterricht, Beschränkungen für Einzelhandel, Gastronomie, Tourismus, Freizeitaktivitäten, Messen, etc.). Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten nach der Pandemie mittelfristig wieder den alten Mustern weitgehend annähert. Hinzu kommen neue Fahrgäste aufgrund der oben beispielhaft aufgelisteten städtebaulichen Entwicklungen. Daher wird die den Überlegungen des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 zugrundeliegende Fahrgastentwicklung durch die Pandemie lediglich leicht verzögert.

Aus der Pandemie resultiert zudem eine gestiegene Erwartung der Fahrgäste bzgl. des Abstands zu Mitreisenden. Diesem Bedürfnis kann durch die Kapazitätserhöhungen des Maßnahmenpakets 2030 zumindest zu einem Teil Rechnung getragen werden und so die Rückgewinnung der Fahrgäste beschleunigen.

3. ÖPNV-Handlungsfelder

In einem mehrstufigen Verfahren wurde auf Basis der aktuellen Entwicklungen und politischen Zielvorgaben (s.a. Anlage „Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg“) ein leistungsfähiges „Zielnetz 2030“ zur konkreten mittelfristigen Umsetzung entwickelt, das unter Punkt 4 detaillierter beschrieben wird. Mit den darin untersuchten Zwischenstufen konnte nachgewiesen werden, dass eine sukzessive bauliche Umsetzung verkehrlich sinnvoll möglich ist und bereits in jeder Ausbaustufe zu signifikanten Angebotsverbesserungen führt.

Als Ergebnis der Leistungsfähigkeitsprüfungen von Bestandsangebot und geplantem Angebot unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung bis 2030 ergeben sich zusammengefasst folgende Handlungsfelder:

➤ U-Bahn

Das geplante U-Bahn-Netz ist leistungsfähig, erwartete Fahrgastzuwächse können grundsätzlich aufgenommen werden. Bei U2/U3 ist eine Umstellung auf Langzugbetrieb erforderlich. Hierzu ist bis auf weiteres mit zusätzlichen G1-Zügen die Wiedereinführung des Mischbetriebs (paralleler Einsatz von konventionellen und automatischen U-Bahnzügen) auf der U2 notwendig, da der vorhandene AGT-Fuhrpark nicht für eine durchgängige Langzugbildung ausreicht und die derzeitige Technik nicht nachbeschafft werden kann.

Langfristig sind einzelne Netzerweiterungen sinnvoll, wie z.B. die Verlängerung der U2 nach Stein und/oder Eibach. Diese könnten mit den neuen Förderbedingungen und geplanten Änderungen im Standardisierten Bewertungsverfahren u.U. förderfähig werden.

➤ Straßenbahn

Die Bewertung des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 zeigt, dass die bestehende Infrastruktur des Straßenbahnnetzes leistungsfähiger gestaltet werden muss. Die Fahrzeugkapazitäten können in Form von größeren Fahrzeugen nur sehr begrenzt und eher perspektivisch (mit Ersatz der GT6N-Fahrzeuge durch Avenio-Fahrzeuge) erhöht werden. Daher und aus Gründen der Attraktivitätssteigerung werden Taktverdichtungen mit mehr Bahnen notwendig. In die gleiche Richtung geht der CSU-Antrag vom 9.3.2020, der die Taktverdichtung auf einzelnen Straßenbahnlinien beinhaltet. Um der aktuellen Entwicklung Rechnung zu tragen, hat die VAG Ende 2019 bereits 26 neue Straßenbahnfahrzeuge bestellt, die zur Angebotsverstärkung für bereits heute stark ausgelastete Linien und Linien mit absehbarer Nachfragesteigerung vorgesehen sind. Diese Fahrzeuge können aufgrund einmaliger hoher Förderung günstig erworben werden und decken bereits den Bedarf für die Umsetzung des Maßnahmenpaketes 1 ab. Es erfolgen bereits Überlegungen zu einem erforderlichen zusätzlichen Abstellstandort für diese Fahrzeuge.

➤ Bus

Das geplante Busergänzungsnetz, wie im Nahverkehrsplan (NVP) 2017 dargestellt, kann den erwarteten Fahrgastzuwachs grundsätzlich aufnehmen. Es sind vorrangig Taktverdichtungen notwendig, was die Erhöhung des Fahrzeugbestands erforderlich macht. Teilweise ist auch die Umstellung auf größere Gelenkbusse sinnvoll. Der notwendige Ausbau des Busnetzes kann kontinuierlich auf Basis der gestiegenen Fahrgastnachfrage und in Abhängigkeit von der Weiterentwicklung des Schienennetzes erfolgen, da die Beschaffungszyklen für Busse deutlich kürzer sind als für Straßenbahnen. Mit dem Bau des eBus-Ports in Schweinau werden bereits Kapazitäten für zusätzliche Fahrzeuge geschaffen. Perspektivisch sind weitere Betriebshofkapazitäten notwendig. Zwingend erforderlich ist allerdings die Erweiterung der bestehenden Busbahnhöfe, da diese bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangt sind und die Qualitätsanforderungen an das Angebot teilweise nicht mehr erfüllen.

➤ S-Bahn

Die S-Bahn bildet das Rückgrat des regionalen ÖPNV und leistet einen sehr großen Beitrag zur Reduzierung der ein- und ausbrechenden Verkehre, insbesondere der arbeitsbedingten Pendlerverkehre. Um zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können, sind jedoch Kapazitätserweiterungen (Taktverdichtungen) sowie der weitere Ausbau von intermodalen Angeboten (wie z.B. P&R) im ländlichen Raum zwingend. Die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) der Bahn liegt beim Freistaat Bayern. Planung sowie Leistungsbestellung und -kontrolle erfolgen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Aktuell wurde der Planungsvertrag für den S-Bahn Sektor Nordost (Lauf rechts der Pegnitz, Neuhaus) vom Freistaat unterzeichnet. Der weitere Ausbau des S-Bahnnetzes soll im Auftrag des Freistaates in einem sogenannten Ausbauprogramm S-Bahn Nürnberg (AuSbauN) überplant werden. Dabei wird das regionale ÖPNV-Angebot ganzheitlich betrachtet und gutachterlich untersucht werden. Die Arbeiten werden noch 2021 aufgenommen. Erste Teilergebnisse sollen bereits 2022 vorliegen.

4. Umsetzungskonzept Maßnahmenpakete 1 bis 3

Vor dem Hintergrund des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg vom 27.01.2021 und aus den konzeptionellen Überlegungen heraus werden folgende sinnvoll umsetzbare Maßnahmenpakete, die jeweils Projekte aus den unterschiedlichen Handlungsfeldern beinhalten, vorgeschlagen (siehe Anlage Streckennetz Straßenbahn):

4.1. Maßnahmenpaket 1 (Umsetzungshorizont bis 2027)

➤ Taktverdichtungen / Kapazitätserweiterung / Linienverstärker
(Tristanstraße) – Hauptbahnhof – Stadtparkschleife (Linie 7)

Die Fahrgastzahlen auf den Linien U2/U3 im Abschnitt Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese übersteigen in den Spitzenstunden bereits heute die Kapazitätsgrenzen. Durch den Einsatz von G1-Fahrzeugen in der Hauptverkehrszeit auf der U2 können auf der Linie U3 weitere Langzüge gebildet werden. Darüber hinaus wird aufgrund der sehr stark ausgeprägten Spitzenauslastung der U-Bahn in diesem Streckenabschnitt zusätzlich zur heutigen Linie 8

(Erlenstegen – Rathenauplatz – Hauptbahnhof) die Verlängerung der Linie 7 bis Stadtpark geplant. Hierdurch soll ein zusätzliches Angebot zur Entlastung geschaffen werden – insbesondere vor dem Hintergrund der Standortentscheidung für den evangelischen Campus am Rathenauplatz. Besondere Attraktivität ist durch den Halt Stadtpark direkt vor dem Eingang des Berufsschulzentrums gegeben. Der Straßenplan für die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke bis zur Stadtparkschleife wurde am 06.05.2021 im AfV beschlossen. Ein Planfeststellungsverfahren ist nach Aussage der Regierung nicht notwendig, so dass bereits 2022 mit dem Bau (zunächst Kanal) begonnen werden kann und die Inbetriebnahme möglichst **in 2023** angestrebt wird.

➤ Gibitzenhof – Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Hauptbahnhof – Bussiness Tower - Mögeldorf (Linie 11)

Am Wegfeld – Plärrer – Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Dutzendteich (Linie 10)

Die Fahrgastzahlen der Linie 5 zwischen Nürnberg Hauptbahnhof und Business Tower sowie die in diesem Bereich erfolgenden städtebaulichen Entwicklungen erfordern eine Anpassung der Kapazitäten (Linie 11). Ebenso werden durch die erwarteten Fahrgaststeigerungen in der Nürnberger Südstadt (insbesondere zwischen Landgrabenstraße – Harsdörfferplatz) die Kapazitäten der Linie 6 (Westfriedhof – Plärrer - Landgrabenstraße – Aufseßplatz – Dokuzentrum) künftig nicht mehr ausreichen. Durch die Überlagerung der Verstärkerlinien (Linie 10 & 11) mit dem Bestandsangebot (Linie 6) kann eine deutliche Taktverdichtung auf den neuralgischen Streckenabschnitten die benötigten Kapazitäten bereitstellen. In den Linien 10 und 11 geht auch der heutige Taktverstärker der Linie 4 auf. Durch die neuen Linien leistet die erforderliche Taktverdichtung mit Schaffung neuer umsteigefreier Direktverbindungen einen wertvollen Beitrag zur zusätzlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Die Umsetzung soll im Mai **2023** (rechtzeitig zum Kirchentag in Nürnberg) erfolgen.

➤ Straßenbahnlückenschluss Minervastraße

Aufgrund des Bewertungsergebnisses der Machbarkeitsstudie zur sog. Stadtbahn Kornburg mit einem NKV < 0 hat der AfV beschlossen, zunächst die Trassenvariante 1 über die Saarbrückener Straße langfristig planerisch zu sichern. In Folge wurde die Umsetzung des verkehrlich und betrieblich sinnvollen Lückenschlusses Gibitzenhof - Finkenbrunn als Bestandteil der beschlossenen Trassenvariante planerisch geprüft. Der AfV hat am 19.02.2020 die Verwaltung beauftragt, die weiteren Planungen für den Lückenschluss voranzutreiben und Fördermittel zu beantragen. Inzwischen wurde in Abstimmung mit der Regierung ein entsprechender Nachweis zur Förderfähigkeit erbracht. Eine externe Projektsteuerung konnte im Juli 2020 beauftragt werden. Die Planungsleistungen werden von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt seit Januar 2021 erstellt. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme im Jahr **2025** vor.

➤ Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße

Die Trasse Tristanstraße bis Bauernfeindstraße wurde am 04.03.2020 vom Stadtrat als Basis für ein Planfeststellungsverfahren (PFV) beschlossen. Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, die Verlängerungsoptionen über den Verknüpfungspunkt Bauernfeindstraße hinaus planerischen auszuarbeiten. Im September 2020 wurde eine externe Projektsteuerung beauftragt. Die Planungsleistungen werden von einem Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt ab Juni 2021 erstellt. Eine aktualisierte NKU für die Beantragung von Zuschüssen von Bund und Land wird noch 2021 begonnen. Sobald ein neuer Sachstand vorliegt, wird dem AfV berichtet. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebnahme des ersten Planungsabschnitts frühestens im Jahr **2026** vor. Gleichzeitig werden derzeit Varianten einer Verlängerung der Linie bis zur Messe/BBS untersucht.

➤ Umbau Knotenpunkt Landgrabenstraße

Die Haltestelle Landgrabenstraße ist überlastet und muss - unabhängig vom Einsatz neuer Linien - verbreitert werden. Um den fahrgastintensiven Einzugsbereich der Haltestelle auch durch die neue Verstärkerlinie abdecken zu können, ist ein neuer Halt östlich der Gibitzenhofstraße erforderlich. Direkt am Knoten Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße ist dies nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich. Deshalb wird ein neuer Halt am Melanchthonplatz vorgesehen, der gleichzeitig die trassierungstechnisch und hinsichtlich der

Barrierefreiheit ungünstige Haltestelle Heynestraße ersetzen soll. Damit wird auch die vorhandene Haltestelle Landgrabenstraße entlastet und werden die Abstände zwischen den Haltestellen optimiert.

➤ Reaktivierung Pirckheimerstraße

Am 06.05.2021 hat der Verkehrsausschuss die Verwaltung beauftragt, die Möglichkeiten zur Reaktivierung des Linienbetriebs der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße zu prüfen und voranzutreiben. Für eine zügige Reaktivierung ist ein Nachweis erforderlich, dass sich ein Linienbetrieb über die Pirckheimerstraße nicht nachteilig auf die Bewertung der U-Bahnlinie 3 auswirkt, da sonst Fördergelder zurückgefordert werden können. Ziel ist dabei, spätestens mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der Stadtumlandbahn nach Erlangen eine Umsetzung zu erreichen. Sobald die Ressourcen bereitgestellt sind, kann mit der Planung begonnen werden.

➤ Ertüchtigung Haltestelle Hauptbahnhof

Der Bahnhofplatz wurde 2017 umgebaut mit dem Ziel die Bahnsteige barrierefrei herzustellen. Die Leistungsfähigkeit für den Straßenbahnbetrieb wurde nicht erhöht. Am Bahnhofplatz sind im Straßenbahnbereich heute schon Überlastungen zu beobachten. Durch den barrierefreien Ausbau gibt es nur noch einen Haltepunkt je Gleis. Wenn zukünftig am Hauptbahnhof keine Linie mehr regelmäßig wendet, kann der Bahnsteig C in der Schleife auch als Durchfahrtsgleis verwendet werden. In der Gegenrichtung (Gleis vor dem Grand-Hotel) gibt es jedoch keine Entlastungsmöglichkeit. Hier ist eine zweite Aufstellmöglichkeit dringend erforderlich, um das Auffahren und Stauungen im Zulauf aus Richtung Osten zu vermeiden. Die Verwaltung und die VAG haben erste Überlegungen für eine Modifizierung der Gleisanlagen in diesem Teilbereich des Platzes angestellt. Darüber hinaus besteht auch bei einer Verdichtung des Taktes im Busverkehr ein Kapazitätsproblem, weil es nur eine Aufstellfläche für zwei Gelenkbusse gibt. Eine Lösung muss konzipiert werden. Ein Zeitplan zur Umsetzung liegt noch nicht vor.

➤ Umbau des Umsteigeknotens Plärrer

Im Zusammenhang mit der Sanierung des U-Bahnhofs und der geplanten Umgestaltung des Plärrers sollen auch die Abwicklung und Leistungsfähigkeit der Straßenbahnen und Busse an zukünftige Anforderungen angepasst werden. Der Rahmenplan wird in Kürze dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt, die Federführung hat das Stadtplanungsamt.

➤ Haltestellenausbau für Straßenbahn und Bus (für die Herstellung der Barrierefreiheit und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit) im gesamten Netz (fortlaufend)

4.2. Maßnahmenpaket 2 (Umsetzungshorizont ab 2027)

➤ Taktverdichtung im gesamten Netz

Um den erwarteten Fahrgaststeigerungen und den Forderungen des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg nach einer Taktverdichtung im gesamten Straßenbahnnetz Rechnung zu tragen, sind weitere Linienverstärker erforderlich. Nach einer entsprechenden Evaluation der bisherigen Maßnahmen können weitere Linienverknüpfungen vergleichsweise flexibel angepasst werden. Insbesondere der Abschnitt Hauptbahnhof – Wodanstraße ist bereits heute gut ausgelastet und erfordert künftig eine Anpassung der Kapazitäten (Hauptbahnhof – Wodanstraße – Doku-Zentrum Linie 12).

➤ Neubau GSO-Campuslinie plus

In Verbindung mit der Reaktivierung der Pirckheimerstraße ist eine attraktive Erschließung des GSO-Campus zu planen.

➤ Überholmöglichkeit Doku-Zentrum

Um Verstärkerfahrten zu ermöglichen, ist die Wiederherstellung der Wendeschleife in der Schultheißallee (Schleife Luitpoldhain) sinnvoll und spätestens im Zusammenhang mit dem Neubau des Konzertsaals erforderlich.

- Stadtbahn über Reutles nach Erlangen
Stadt-Umland-Bahn Nürnberg - Erlangen - Herzogenaurach (StUB Erlangen)
Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) wurde nach entsprechender Beschlussfassung der Gremien in Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach am 01.04.2016 gegründet. Die Planung läuft. Bis 2023 sollen die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) fertiggestellt sein.
- Haltestellenausbau für Straßenbahn und Bus (für die Herstellung der Barrierefreiheit und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit) im gesamten Netz (fortlaufend)

4.3. Maßnahmenpaket 3 (Ausblick – ohne festen Zeitpunkt)

- Altstadtquerung
Für die Verbesserung der Erschließung des nördlichen Altstadtzentrums / Sebalder Altstadt sowie die weitgehende Herstellung von Direktverbindungen im Nürnberger Straßenbahnnetz ist die Altstadtquerung sinnvoll. Die Querung der Sebalder Altstadt mit der Straßenbahn wurde von Gutachtern als betrieblich, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme im ÖPNV benannt. Diese verbessert die Erreichbarkeit des nördlichen Altstadtzentrums und die Verbindungsqualität im Gesamtnetz erheblich. Die Altstadtquerung ist für das Ziel 200 Mio. Fahrgäste zu erreichen erforderlich. Gemäß Beschlusslage des Stadtrates 2015 wurde das Projekt zunächst zurückgestellt.
- Ausbau Wendeschleife Erlenstegen
Als leistungsfähiger Endpunkt für eine Taktverdichtung auf dem Linienast Rathenauplatz - Erlenstegen der heutigen Linie 8 ist ein Ausbau der Wendeschleife Erlenstegen mit Überholmöglichkeit (ggf. mit Abstellgleis) erforderlich.
- Verlängerung der U2 bis Stein und/oder Eibach
Der Sachstand wurde zuletzt dem AfV am 28.05.2020 („Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes“) berichtet. Die U2-Verlängerung nach Stein liegt in der Zuständigkeit des Zweckverbands Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVG). Die 2013 und 2016 beauftragten Abschätzungen zu einer U2 nach Stein ließen aufgrund der Vorgaben des Fördermittelgebers kein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis erwarten.

Die Untersuchung zur U-Bahn nach Eibach / Reichelsdorf kam nach damaligen Regeln zu einem negativen Ergebnis (AfV vom 16.07.2015 TOP 1 „Voruntersuchung zur Erweiterung des U-Bahnnetzes“). Im Rahmen der „Intermodalen Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Stadt Stein und des Nürnberger Südwestens“ (AfV-Beschluss vom 18.07.2019) sollen weitere Varianten gesamtheitlich bewertet werden.

Aufgrund der geplanten Änderung des Standardisierten Bewertungsverfahrens könnte die Verlängerung der U-Bahn förderfähig werden.

Über die Fortschritte bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmenpakete und deren Meilensteine wird dem Verkehrsausschuss regelmäßig berichtet.

Die Planungen zu den erforderlichen Erweiterungen der Infrastruktur müssen unverzüglich aufgenommen werden, da die Planungsprozesse und Abstimmungen Zeit beanspruchen. Zu den daraus abzuleitenden erforderlichen Einzelmaßnahmen und Umsetzungsstufen sind Planungs-, Bau- und Betriebskosten sowie der Arbeitsaufwand bei der Stadt Nürnberg und bei der VAG abzuschätzen. Die Möglichkeiten zur Förderung durch Bund und Land sind zu klären, insbesondere inwieweit unter den neuen Fördervoraussetzungen Maßnahmen gebündelt werden können. Grundsätzlich ist vorgesehen, dass von der Verwaltung und der VAG begleitende Kommunikationsstrategien für die anstehenden Neubaustrecken und Umbaumaßnahmen entwickelt werden.

4.4. Flankierende Maßnahmen zur Kapazitäts- / Leistungssteigerung des ÖPNV

Das vorgeschlagene Strecken- und Liniennetz ÖPNV 2030 kann nur betrieben werden, wenn Engpässe beseitigt und Kapazitäten bzw. die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Folgende flankierende Arbeitspakete sind daher zusätzlich zum Ausbau des Liniennetzes und der Taktverdichtung umzusetzen:

➤ Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“

Mit AfV-Beschluss vom 19.02.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, ein externes Gutachten zu vergeben, das Ziele und Maßnahmen für die notwendige Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV in Nürnberg erarbeiten soll. Nach einem Vergabeverfahren wurde deshalb die VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH beauftragt, in einem Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“ sowohl die erforderlichen baulichen als auch signaltechnischen Maßnahmen aufzuzeigen. Das Gutachten ist derzeit noch in Arbeit. Beispiele für Maßnahmen sind:

- Zuflussdosierung des einbrechenden Kfz-Pendlerverkehrs
- Gleisbaumaßnahmen in der Frankenstraße, Sulzbacher Str., Johannisstraße
- Kapazitätserweiterungen der Busbahnhöfe Röthenbach, Frankenstraße, Langwasser Mitte Busverkehr
- z.B. Beschleunigung der Trasse zwischen Landgrabenstraße und Aufseßplatz, wo aufgrund der dichten Taktfolge und Überlagerung von Linien (5, 6, 10, 11) ist eine Leistungssteigerung des Streckenabschnitts dringend erforderlich ist, um einen pünktlichen und zuverlässigen ÖPNV anbieten zu können
- z.B. Beschleunigung der Trasse Rathenauplatz – Hauptbahnhof - Wodanstraße (über Widhalmstraße), um die Pünktlichkeit und Schnelligkeit für die Linien 7, 8, 9, 10, 12 zu steigern.

➤ Abstellanlagen / Betriebshof

Für die bereits veranlassten Fahrzeugbestellungen bei der Straßenbahn und die künftig noch weiter erhöhten Bedarfe an Abstellmöglichkeiten sind aufgrund der räumlichen Begrenztheit des Betriebshofs in der Heinrich-Alfes-Straße zusätzliche Standorte in Prüfung. Im Zuge der Weiterentwicklung des Busnetzes Nürnberg in Anpassung an die Erfordernisse des ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030 ist ggf. auch ein zweiter Busbetriebshof erforderlich.

5. Kosten und Personalbedarf

Zur Planung und Umsetzung der umfassenden Maßnahmen zur Qualitätssteigerung des Angebotes im ÖPNV sind entsprechend zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen bei der Stadt Nürnberg und den StWN / VAG erforderlich. Diese Ressourcen sind Voraussetzung dafür das ehrgeizige Ziel, den ÖPNV in Nürnberg bis 2030 deutlich leistungsfähiger zu gestalten, erreichen zu können. Nachfolgend dargestellt, die derzeit absehbaren, grob geschätzten Aufwendungen mit dem zugehörigen zusätzlichen Personalbedarf für den Planungsprozess bei Vpl sowie den Prozess der Ausführungsplanung und Baubetreuung durch SÖR sowie bei der VAG.

Tabelle Kosten und Personalbedarf

Maßnahme	Planfall-Stufen- Umsetzung bis	Invest			Folgekosten		zusätzlicher Personalbedarf (Vollzeitkraft) 6)		
		Baukosten		Fahrzeug- beschaffung 3)	Betriebskosten 4)	Mehreinnahmen und Kostensparnis 5)	Stadt Nürnberg		StWN**)
		Strecke bzw. Neubau 1)	flankierende Maßnahme2)				Vpl	SÖR	VAG
Stadtparkschleife	2023/2024	12.000.000 €	6.600.000 €	5.000.000 €	700.000 €	7.800.000 € aus Mehreinnahmen 5)	0	2,0	0
Taktverdichtung Südstadt und Hbf- Mögeldorf (Linie 10 und 11)	2023	1.000.000 €	500.000 €	25.000.000 €	3.700.000 €		0	0	0
Tram Minervastraße mit Wendeschleife Gibitzenhof	2025	20.000.000 €	12.000.000 €	5.000.000 €	900.000 €		0	2,0	1,0
Taktverdichtung Südstadt (Linie 12)	2025	5.500.000 €	1.500.000 €	7.500.000 €	1.000.000 €		0	0	0
Tram Brunecker Straße (bis Bauernfeindstr.)	2026	35.000.000 €	5.000.000 €	2.500.000 €	600.000 €		0	2,0	1,0
Tram Pirckheimerstraße	2025- 2027	20.000.000 €	2.000.000 €	12.500.000 €	1.700.000 €		1,0	2,0	1,0
Stadumlandbahn Erlangen	2028	ZV StUB	ZV StUB	ZV StUB	ZV StUB		0	1,0	-
Tram GSO Campus	NN	50.000.000 €	19.000.000 €	10.000.000 €	2.200.000 €		1,5	3	0
Tram Altstadtquerung (Taktverdichtung Zielnetz)	NN	24.000.000 €	15.000.000 €	*) 20.000.000 €	2.900.000 €		NN	NN	NN
Barrierefreiheit Haltestellen Tram	Laufend	20.000.000 €	-	-	-		1,0	2,0	2,0
Sanierungsprogramm Tramstrecken	Laufend	15.000.000 €				0,5	0,5	-	
Leistungsfähigere Haltestellen	Laufend	5.000.000 €	-	-	-	1,0	0,5	0	
Plärrer	2025	20.000.000 €	NN	-	-	0	3,0	0	
Busbahnhöfe (Erweiterung)	NN	5.000.000 €	-			1,0	1,0	1,0	
Ertüchtigung / Erweiterung Hauptwerkstatt	2022	20.000.000 €	NN	-	-	0	0	NN	
Abstellanlagen Tram	2025	30.000.000 €	NN	-	-	0	0		
U-Bahnverlängerung Stein/Eibach	NN	120.000.000 €	NN	NN	NN	1	NN	NN	
		393.500.000 €	61.600.000 €	87.500.000 €	13.700.000 €	7.800.000 €	7	19	6

1) rein maßnahmenbezogene grobe Schätzung der Nettobaukosten inklusive LSA (Preisstand 2020) ohne Planungskosten, ohne flankierende Maßnahmen im Straßenraum (Förderung für Verbesserungen entsprechend Richtlinie für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulasträger (RZ-Str) aus Mitteln des BayGVFG)

2) grobe Schätzung der flankierenden Maßnahmen im Straßenraum anhand pauschaler Flächenzahlen Nettobaukosten (Preisstand 2020) ohne Planungskosten

3) Erforderliche Fahrzeugbeschaffungen, Infrastruktur- und Betriebshoferweiterungen bis 2025 sind im mittelfristigen Wirtschaftsplan der VAG bereits weitgehend berücksichtigt.

4) Betriebskosten inklusive Wartung und Personal; in VAG Wirtschaftsplan bereits berücksichtigt

5) Den jährlichen Kosten stehen zu erwartende Einnahmen in Höhe von rund 7,8 Mio. Euro pro Jahr aus den Fahrgastzuwächsen in der Summe aller Straßenbahnmaßnahmen gegenüber.

6) zusätzlicher Personalbedarf fällt nicht gleichmäßig an. Jeweilige Angabe stellt Maximalwert während der Projektlaufzeit dar.

*) abhängig vom Zielkonzept Taktverdichtung 2030

**) Personalbedarf für Planung, Bau. Personalbedarf für Unterhalt noch nicht berücksichtigt.

6. Finanzierung des ÖPNV

6.1. Förderung GVFG / Standardisierte Bewertung

Am 06.03.2020 wurde rückwirkend zum 01.01.2020 das GVFG geändert. Das GVFG-Bundesprogramm konnte 2020 auf 0,665 Mrd.€ deutlich ausgeweitet werden und ist ab 2021 auf 1 Mrd.€ angehoben worden, 2025 auf 2 Mrd.€. Ab 2026 soll dieser Betrag um 1,8 Prozent jährlich steigen. Vorhaben werden künftig ab 30 Mio.€ zuwendungsfähiger Kosten (bisher 50 Mio.€) vom Bund gefördert. Dabei ist nun auch die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände möglich. Der mögliche Fördersatz des Bundes wird von 60 auf 75 Prozent der förderfähigen Kosten erhöht.

Förderungsfähige Vorhaben des GVFG sind

- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur.

bei Erfüllung der Förderbedingungen, befristet bis 2030 auch:

- Aus- und Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen
- Aus- und Neubau von Umsteigeanlagen (P+R)
- die Grunderneuerung bestehender Verkehrswege (Straßenbahn, U-Bahn) mit überwiegend besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen,

Erfolgt eine Förderung auf der Grundlage des Bundes, kann der Freistaat bis zu 15% aufstocken, d.h. für Maßnahmen >30 Mio. Euro sind Zuschüsse in Höhe von 90 % möglich.

Die avisierte Förderung von 90 % ist allerdings mit Unsicherheit behaftet, weshalb von der Stadtkämmerei auf ein großes Haushaltsrisiko hingewiesen wird.

Die konkrete Höhe der Aufstockung (Kofinanzierung) ist eine Einzelfallentscheidung des StMFH. Bei einer Landesförderung liegt der Fördersatz bei 50% mit einer maximalen Aufstockung um 10% durch den Freistaat.

Das Standardisierte Bewertungsverfahren als Voraussetzung der Förderung von Investitionen wird derzeit erneut vom Bund überarbeitet. Es ist zu erwarten, dass bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren (zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge vorhabenspezifisch stärker gewichtet werden können und ggf. die Fördervoraussetzung „Nutzen/Kosten-Verhältnis (NKV) > 1,0“ bei besonderen Maßnahmen nicht zwingend zu erfüllen ist. Für die Grunderneuerung bestehender Verkehrswege ist der Nachweis der Förderfähigkeit entbehrlich.

Wesentliche Verbesserungen werden vom derzeit geplanten Verfahrensbaustein „Kapazität und Verkehrswende“ erhofft. Damit soll dem Bedarf Rechnung getragen werden, wenn die Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur durch Wachstum der ÖPNV-Nachfrage nicht ausreichen.

6.2. Ergänzende Finanzierungsmodelle

Bundesweit werden Optionen zur Refinanzierung bzw. ergänzenden Finanzierung des ÖPNV diskutiert. Auch der Deutsche Städtetag setzt sich seit Jahren dafür ein, dass die Bundesregierung Möglichkeiten für die Refinanzierung, wie z.B. für die Erhebung einer sogenannten Nahverkehrsabgabe, schafft, die Kommunen anwenden könnten. Hintergrund der Überlegungen ist, dass ein gutes ÖPNV-Angebot allen zugutekommt, selbst denjenigen, die hauptsächlich oder ausschließlich ein Kfz nutzen, weil jeder ÖPNV-Fahrgast die Straßen entlastet und Platz für notwendige Kfz-Fahrten und den Wirtschaftsverkehr lässt. Bislang fehlen aber rechtliche Grundlagen hierfür.

➤ ÖPNV-Abgabe (Umlagefinanzierung)

Um allen Einwohnerinnen und Einwohnern einen vergünstigten oder kostenlosen ÖPNV zu ermöglichen, könnte eine Zahlungspflicht oder Abgabe auferlegt werden. Die Umsetzbarkeit als Steuer, Gebühr oder Abgabe wird nach derzeitiger Rechtsauffassung aber jeweils kritisch

gesehen. Selbiges gilt für eine Unternehmensabgabe. Jedoch bestünde beim Landesgesetzgeber die Möglichkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die die Erhebung eines ÖPNV-Beitrags legitimiert.

➤ City Maut

Die Erhebung einer City-Maut würde die Stadt von unnötigem Kfz-Verkehren entlasten und zu einer Verlagerung von Fahrten auf den ÖPNV führen. Dagegen steht, dass es sich nach aktueller Rechtsauffassung um einen Grundrechtseingriff gegenüber den Abgabeverpflichteten handelt, zumindest aber um einen Eingriff in die allgemeine Handlungsfähigkeit (Art. 2 Abs. 1 GG). Dies wäre möglich, wenn Bundes- oder Landesgesetzgeber eine Norm erließen, die die Kommunen zur Einführung einer City-Maut ermächtigt. So bliebe die nähere Ausgestaltung dem kommunalen Satzungsrecht überlassen.

➤ Neue Förderpakete zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland und Förderung der Mobilitätswende

Sowohl auf europäischer, als auch auf Bundesebene gab und gibt es in den letzten Jahren verstärkte Bemühungen, möglichst direkt wirksame Förderprogramme aufzustellen. So zuletzt das Sofortprogramm des Bundes, Saubere Luft, das die Elektrifizierung, Digitalisierung und Nachrüstung von Fahrzeugen im ÖPNV ermöglichte. Hieraus konnten u.a. die Fahrzeugflotte der VAG modernisiert werden. Auch zur Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV gibt es neue Fördermöglichkeiten. Mit verstärkter Förderfähigkeit von Projekten geht jedoch auch ein wesentlich erhöhter Verwaltungs- und Abrechnungsaufwand einher.
