

Inhalt

ANLAGE – Beschlusslage Nahverkehrsentwicklungsplanung Nürnberg	1
1. Beschlusslage Generalverkehrsplanung Nürnberg	1
1.1. Projekte NVEP 2025+	1
• Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)	1
• Tram Brunecker Straße (Baustufe B) (Verlängerungsoption Messe Ost – Klinikum Süd)	1
• Tram nach Kornburg mit Minervastraße (Baustufe S1) (Stadtbahn Kornburg) Tram bis S-Bhf. Fischbach (Baustufe S2)	1
• Stadtbahn Erlangen / Tram nach Reutles Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach (StUB Erlangen)	1
• Verlängerung U-Bahnlinie 2 bis Eibach und nach Reichelsdorf ab Hohe Marter U2 Stein und/oder Eibach	1
• Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn Aktivierung der Nordringbahn für den Personenverkehr	2
1.2. Langfristige Entwicklungskorridore	2
• Zerzabelshof	2
• Wetzendorf – Poppenreuth – Fürth.....	2
• U3 Zirndorf / Oberasbach	2
1.3. Laufende Maßnahmen und Planungen	2
• Straßenbahn-lückenschluss Minervastraße	2
• Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße	2
• Reaktivierung Stadtparkschleife	3
• Plärrer-Umbau.....	3
• Pirckheimerstraße	3
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. Die Planungen sind aufzunehmen.....	3
• Barrierefreier Ausbau des allgemeinen ÖPNV.....	3
• Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV	3
1.4. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg	3
• Ausbau des Straßenbahnnetzes	3
• Barrierefreiheit Haltestellen	3
• Schnelle und pünktliche Busse und Bahnen.....	3
• Dichter Takt bei Bussen und Straßenbahnen	4

ANLAGE – Übersicht relevanter ÖPNV-Beschlüsse seit 2012

1. Beschlusslage Generalverkehrsplanung Nürnberg

Die Stadt Nürnberg arbeitet stetig an der Fortschreibung der Zielperspektiven des Generalverkehrsplans in Nürnberg. Die Netzentwicklung des schienengebundenen ÖPNV muss immer auch die langfristige Stadtentwicklungsplanung in ihrer Gesamtheit abbilden.

Hierzu hat die Stadt Nürnberg den Generalverkehrsplan für die einzelnen Sektoren sukzessive fortgeschrieben. Im GVP-Schiene 2021 (s. Anlage „GVP Schiene 2021“) sind die aktuelle Beschlusslage der Stadt Nürnberg, die Überlegungen des ÖPNV Maßnahmenpaketes 2030 sowie die aktuellen langfristigen planerischen Entwicklungen grafisch zusammengefasst. Der aktuelle Stand der Netzentwicklung ist nachfolgend erläutert.

Ergänzend wird auf die Anlagen „Straßenbahn Streckennetz“ und „U-Bahn Streckennetz“ verwiesen.

1.1. **Projekte NVEP 2025+**

Der NVEP 2025+ wurde aufgestellt und 2012 beschlossen, um die erforderlichen Schritte zum Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrsangebotes im Rahmen der langfristigen Stadtentwicklungsplanung aufzuzeigen. Dieser bietet die Grundlage für das ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030. Das weitere Verfahren hat der Verkehrsausschuss zuletzt am 05.03.2015 beschlossen. Folgende Maßnahmen wurden im NVEP 2025+ vorgeschlagen:

- Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)
Die Abschätzung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses (NKV) lag bei $> 1,6$. Bei alleiniger Umsetzung der Altstadtquerung Baustufe A1 (ohne Hochschullinie Baustufe A2) ergäbe sich ein deutlich größerer volkswirtschaftlicher Nutzen bzw. sogar ein betriebswirtschaftlicher Gewinn.
- Tram Brunecker Straße (Baustufe B) (Verlängerungsoption Messe Ost – Klinikum Süd)
Die erste Nutzen-/Kosten-Untersuchung 2018 / 2019 ergab für den Planungsabschnitt Tristanstraße - Bauernfeindstraße ein $NKV > 2$.
Eine Verlängerung bis Messe Ost / Bertolt-Brecht-Schule (BBS) mit direkter Anbindung der Messe ergab ein $NKV = 1,0$.
Die Verlängerung bis Klinikum ergab ein $NKV = 0,4$, also nach damals anzuwendenden Regeln der Standardisierten Bewertung deutlich unter 1,0.
- Tram nach Kornburg mit Minervastraße (Baustufe S1) (Stadtbahn Kornburg) Tram bis S-Bhf. Fischbach (Baustufe S2)
Mit Beschluss des AfV vom 05.03.2015 wurde die Baustufe S2 (Verlängerung Worzeldorfer Straße – Langwasser Mitte – Klinikum Süd – Bf. Fischbach) bis auf weiteres zurückgestellt.
Die Machbarkeitsstudie der Baustufe S1 (Stadtbahn Kornburg) ergab nach damaligen Regeln ein $NKV < 0$
- Stadtbahn Erlangen / Tram nach Reutles 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 Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach am 01.04.2016 gegründet. Bis 2023 sollen die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für den ersten Planfeststellungsabschnitt (in Nürnberg) fertiggestellt sein.
- Verlängerung U-Bahnlinie 2 bis Eibach und nach Reichelsdorf ab Hohe Marter U2 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 NKV 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.

- Durchbindung Gräfenbergbahn – Rangaubahn
Aktivierung der Nordringbahn für den Personenverkehr
Der stadtübergreifende Schienenpersonennahverkehr liegt in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG). Die Standardisierte Bewertung im Auftrag der BEG für einen Ausbau der Strecke ergab nach damaligen Regeln ein negatives NKV (AfV vom 16.07.2015, Durchbindung Gräfenbergbahn).
Die Städte Fürth und Nürnberg haben in den Stadtratsgremien die Kriterien und Anforderungen für eine Reaktivierung anerkannt, für die andere Voraussetzungen zu erfüllen sind als für einen Ausbau (AfV in Nürnberg am 30.01.2020 und des BWA der Stadt Fürth am 05.02.2020). Gleichzeitig wurden die Planungen zur Durchbindung der Gräfenbergbahn auch in die strategische Entwicklungsplanung des Ausbauprogramms S-Bahn Nürnberg im Zuständigkeitsbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr aufgenommen.

1.2. Langfristige Entwicklungskorridore

Über die beschlossenen Maßnahmen hinaus, gibt es Bereiche, in denen die perspektivische Möglichkeit eines schienengebundenen Verkehrsmittels planerisch mit zu berücksichtigen ist.

- Zerzabelshof
Die Buslinien 43/44 weisen die größten Nachfragewerte im Busverkehr Nürnberg auf. Der NVEP 2025+ formulierte diesen Korridor als Entwicklungsachse des schienengebundenen Verkehrs. Aufgrund des bereits dichten Taktangebotes der Buslinien 43/44 ist ggf. der Wechsel des Verkehrssystems denkbar.
- Wetzendorf – Poppenreuth – Fürth
Der NVEP 2025+ formulierte diesen Korridor als Entwicklungsachse des schienengebundenen Verkehrs. Dies kann durch Verlängerung der Straßenbahn oder der U-Bahn erfolgen. Eine U-Bahnverlängerung hat derzeit keine Aussicht auf Förderwürdigkeit (AfV vom 28.05.2020, TOP „Zukunft des Nürnberger U-Bahn-Netzes“)
- U3 Zirndorf / Oberasbach
Der Bau der U-Bahn bis Gebersdorf / Fürth Süd läuft. Eine Eröffnung ist für 2025 avisiert. Die U3-Verlängerung nach Oberasbach / Zirndorf liegt in der Zuständigkeit des ZVGN. In dessen Auftrag wurden zuletzt 2009 / 2010 Nutzen/Kosten-Untersuchungen durchgeführt, die bisher nicht dazu geführt haben, die U-Bahn weiter zu planen. Die Entscheidung darüber liegt beim Landkreis Fürth.

1.3. Laufende Maßnahmen und Planungen

- 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 ab 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 Ausschreibung der Planungsleistungen läuft derzeit. 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 im Jahr 2026 vor. Gleichzeitig werden derzeit Varianten einer Verlängerung der Linie bis zur Messe/BBS untersucht.

- Reaktivierung Stadtparkschleife
Die Nutzen/Kosten-Untersuchung der Firma PTV TC zur Straßenbahnverlängerung „Brunecker Straße“ in 2018 / 2019 kam zu dem Ergebnis, dass der bestehende Straßenbahnabschnitt zwischen Rathenauplatz – Hauptbahnhof – Wodanstraße bereits im Bezugsfall 2030 überlastet wäre. Somit ist bereits im Bestand akuter Handlungsbedarf gegeben. Um möglichst zeitnah ein den Kriterien des Nahverkehrsplans Nürnberg 2017 (NVP) entsprechendes bedarfsgerechtes Angebot bereitstellen zu können, wurden die Planungen zur Reaktivierung der Stadtparkschleife für den Linienbetrieb aufgenommen. Der Straßenplan 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 in 2023 angestrebt wird.
- Plärrer-Umbau
Der vor dem Hintergrund der Sanierungsnotwendigkeit des U-Bahn-Bauwerks geplante Umbau des Plärrers bietet die Chance, die ÖPNV-Drehscheibe verkehrlich und betrieblich deutlich besser und leistungsfähiger zu gestalten sowie an die zukünftigen Anforderungen anzupassen. Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs liegt vor und wird derzeit konkretisiert. Auf den AfS vom 04.06.2020 „Umgestaltung des Plärrers – Zwischenbericht“ wird verwiesen.
- 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. Die Planungen sind aufzunehmen.
- Barrierefreier Ausbau des allgemeinen ÖPNV
Mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die langfristige Zielvorgabe, im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, festgeschrieben. (s. NVP 2017, Kap. 3.4 Barrierefreiheit und Kap. 5 Barrierefreiheit Infrastruktur). Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) 2022 wird das weitere Verfahren festgelegt. Es werden voraussichtlich umfangreiche Investitionen erforderlich, um den gesetzlichen Vorgaben gerecht zu werden.
- Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV
Um den ÖPNV attraktiver und zuverlässiger zu machen, sind weitere Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Busse und Straßenbahnen erforderlich. Derzeit untersucht ein externes Büro, welche Maßnahmen auf welchen Strecken sinnvoll wären. Es wird auf den AfV vom 19.02.2020, „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“, verwiesen. (s.a. NVP 2017, Kap. 3.6. „ÖPNV-Beschleunigung“)

1.4. Mobilitätsbeschluss für Nürnberg

Am 27.01.2021 hat der Stadtrat einen Mobilitätsbeschluss für Nürnberg gefasst.

Darin wurden Ziele formuliert für:

- Ausbau des Straßenbahnnetzes
 - **bis 2026** umzusetzen:
Straßenbahnlückenschluss Minervastraße“,
Reaktivierung der Stadtparkschleife“ und
Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße / TUN“
 - **bis 2026** im Bau befindlich:
Stadtumlandbahn Nürnberg – Erlangen - Herzogenaurach.
 - **bis 2030** zu prüfen und zu planen:
Die im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthaltenen Erweiterungen im Straßenbahnnetz (siehe Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**“).
- Barrierefreiheit Haltestellen
 - **bis 2025** werden alle Haltestellen der Straßenbahnlinien barrierefrei umgebaut
 - **bis 2030** werden die Haltestellen im Busnetz barrierefrei umgebaut
- Masterplan „Schnelle und pünktliche Busse und Bahnen“
Die zügige Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung wichtiger Straßenbahn- und Buslinien, wie die Bevorrechtigung an Ampeln, die Einrichtung von Busspuren oder die Abmarkierung von Straßenbahngleisen ist zu gewährleisten. Die Verwaltung soll dazu einen

Masterplan vorlegen und umsetzen. (AfV-Beschluss vom 19.02.2020 Masterplan „Schneller und pünktlicher ÖPNV“)

- Dichter Takt bei Bussen und Straßenbahnen

- **bis 2030** auf allen Straßenbahnstrecken

In Hauptverkehrszeit (HVZ) und Normalverkehrszeit (NVZ) ist ein 5-Minutentakt zu realisieren. In der Schwachverkehrszeit (SVZ) und am Wochenende soll auf allen Straßenbahnlinien mindestens ein 15-Minutentakt angeboten werden.

- **bis 2030** auf allen wichtigen Buslinien:

Der Mindesttakt im Nürnberger Stadtgebiet ist von 40 Minuten auf 30 Minuten und in Gebieten hoher Nutzungsdichte auf mindestens 15 Minuten zu verbessern. Wo heute schon ein noch dichter Takt existiert, soll es auch künftig keine Angebotsverschlechterung geben.

Der Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde zeitlich nach dem ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 erarbeitet. Abhängig von der weiterführenden Beschlussfassung, sind ggf. Anpassungen im Zeit- und Finanzplan der Projekte der Stadt Nürnberg erforderlich.