

**Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg:
Einbindung der Stadt Fürth,
Untersuchung einer Straßenbahnneubaustrecke
Nürnberg Westfriedhof – IKEA – Fürth Innenstadt**

**hier:
Stand der Untersuchung zur Kenntnis,
Vorbereitung einer Stellungnahme**

– Sachstandsbericht 17. November 2010 –

Einordnung der Untersuchung

Die Stadt Nürnberg arbeitet derzeit – zusammen mit einem Ingenieurbüro – an der Aufstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplanes (NVEP), mit dem Möglichkeiten zur weiteren Entwicklung der Schienennetze (S-, R- und U-Bahn, Straßenbahn) untersucht werden sollen. Ausgangspunkt für den NVEP ist der Analyseteil des Nahverkehrsplanes (NVP) der Stadt Nürnberg aus dem Jahr 2003. In der damaligen Analyse festgestellte Schwachstellen wurden in *zeitnahen Handlungsbedarf* und *Verbesserungspotentiale* unterteilt. Der zeitnahe Handlungsbedarf wurde daraufhin im Maßnahmenteil des Nürnberger NVP (2005–2010) behandelt, während die überwiegend mit größeren Investitionen verknüpften Verbesserungspotentiale als Untersuchungsgegenstände bzw. Maßnahmenvorschläge in den NVEP mündeten.

Die Arbeiten am NVEP sollen im Jahr 2011 abgeschlossen werden.

Zielsetzung, Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren

Ziel des NVEP ist die Beantwortung der folgenden beiden Fragen: Welches ÖPNV-Netz verändert die Verkehrsaufteilung am stärksten zugunsten des ÖPNV? Welches ÖPNV-Netz ist die wirtschaftlichste Lösung hierfür?

Der NVEP wird in einem fünfstufigen Verfahren (Stufen A bis E) entwickelt. Von Stufe zu Stufe werden die in Stufe A eingespeisten Maßnahmenvorschläge bewertet, weiterverfolgt, verworfen oder umgestaltet und zu einer fortschreitend reduzierten Anzahl Planfälle wieder schlüssig zusammengesetzt. Am Ende des Verfahrens soll ein einziges konsistentes Netzsystem als Untersuchungsergebnis vorliegen.

An diesem Verfahren sind ein *projektbegleitender Arbeitskreis* (nicht-öffentlich, Verwaltung, Verkehrsbetriebe) und ein *Projektbeirat* (öffentlich, Fraktionen/Parteien, Interessensgruppen) beteiligt. Im Ausschuss für Verkehrswesen der Stadt Nürnberg wird an jedem Stufen-Übergang ein Beschluss gefasst.

Das Verfahren hat inzwischen den Übergang von der Stufe C zur Stufe D erreicht. Vom Gutachter wurde die Untersuchung (Verkehrsmodellierung) der drei Planfälle der Stufe C abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden am 2. November 2010 öffentlich im Projektbeirat vorgestellt. Für den 18. November 2010 ist deren Behandlung im Nürnberger Verkehrsausschuss vorgesehen. Dabei sollen auch die beiden Planfälle

der Stufe D definiert werden. Für den Fortgang der Untersuchung sollen zudem die angrenzenden Kommunen beteiligt werden, die von stadtgrenzüberschreitenden Maßnahmenvorschlägen betroffen sind. Hierzu hat sich die Stadt Nürnberg nun auch an die Stadt Fürth gewandt und sie mit Schreiben vom 16.06.2010 zur Teilnahme am Projektbeirat eingeladen. Vertreter der Stadt Fürth nahmen daraufhin an den beiden seitherigen Sitzungen dieses Rates teil (28.06.2010, 02.11.2010). Für den weiteren Ablauf steht der Stadt Fürth auch der projektbegleitende Arbeitskreis offen. Nach Auffassung des Stadtplanungsamtes Fürth erfordert der nun erreichte Stand der Untersuchungen auch eine Einbeziehung politischer Gremien der Stadt Fürth.

Stadtgrenzüberschreitende Maßnahmenvorschläge Richtung Fürth

Nach mehrfacher Reduktion sind von den ursprünglichen Maßnahmenvorschlägen noch zwei Maßnahmen in der Untersuchung, die in das Stadtgebiet Fürth übergehen:

- Zum einen handelt es sich um die Durchbindung der Gräfenbergbahn über Nürnberg Nordost und Hauptbahnhof Fürth zur Rangaubahn nach Cadolzburg.
- Zum anderen wird eine Straßenbahnneubaustrecke über den heutigen Nürnberger Endpunkt Westfriedhof hinaus untersucht, die entweder noch auf dem Nürnberger Stadtgebiet endet (Schniegling) oder bis nach Fürth reicht.

Während die Gräfenbergbahn auf vorhandenen Eisenbahnanlagen verkehren würde, würde es sich bei der Straßenbahnneubaustrecke um eine umfangreiche Maßnahme im Straßenverkehrsraum handeln. Sie soll hier daher näher erläutert werden.

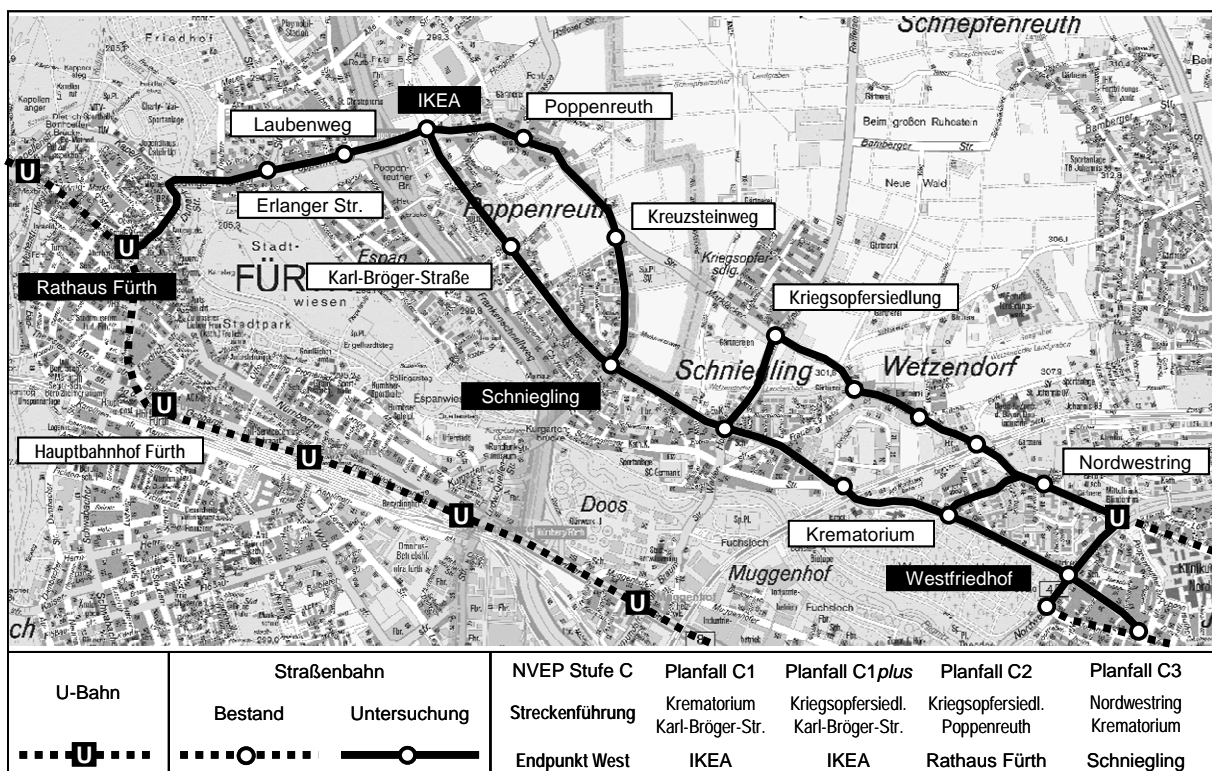


Abb. 1 Straßenbahnneubaustrecke N Westfriedhof – Fürth, Variation Strecke/Endpunkt in den Planfällen der NVEP-Stufe C

Straßenbahnneubaustrecke Nürnberg Westfriedhof – Fürth

Als verbesserungsfähig wurden im Analyseteil des NVP Nürnberg 2003 festgehalten:

- die Relation Fürth Innenstadt – Nürnberg Schniegling / Wetzendorf
- die Relation Nürnberger Westen – Nürnberg Johannisstraße

Unabhängig von den in diesen Relationen denkbaren Optimierungen der Busnetze von Nürnberg und Fürth wird nun im NVEP die Möglichkeit einer Straßenbahnstrecke in diesem Korridor untersucht. Hierzu erfolgte – wie auch für die meisten der übrigen Maßnahmenvorschläge – eine Variation der Endpunkte und der Streckenführung zwischen den verschiedenen Planfällen, um Erkenntnisse über die unterschiedlichen Wirkungen zu gewinnen. Diese bisher untersuchten Kombinationen sind zusammen in Abb. 1 dargestellt.

Der Gutachter hat im Projektbeirat am 2. November 2010 vorgeschlagen, die Außenendpunkte und die Streckenführung im Außenbereich des Straßenbahnnetzes in den nun zu definierenden Planfällen der Stufe D einheitlich zu wählen und nur im Kernbereich (Nürnberger Altstadt, Nürnberger Südstadt) noch Unterschiede in der Maßnahmenauswahl der Planfälle vorzusehen.

Es steht damit die Frage im Raum, wie sich die Stadt Fürth zu dieser Untersuchung und konkret zu der Wahl von Streckenführung und möglichem Endpunkt für eine Straßenbahnneubaustrecke Nürnberg Westfriedhof – Fürth positioniert.

Erste Einschätzung des Stadtplanungsamtes Fürth

Bereits eine überschlägige Betrachtung weckt erhebliche Bedenken hinsichtlich der Planung einer solchen Straßenbahnneubaustrecke:

- Die prognostizierte Nachfrage gibt aus Sicht des Stadtplanungsamtes Fürth keinen Anlass, das optimierungsfähige Bussystem in diesem Korridor unter den heutigen Voraussetzungen in Frage zu stellen. Eine Weiterverfolgung der Idee scheint nur als baulich offenzuhaltende Zukunftsoption für einen extern bedingten Nachfrageanstieg (z. B. durch starke Verteuerung der Automobilität) vertretbar.
- Alle drei vorgeschlagenen Endpunkte wecken Bedenken unter Gesichtspunkten von Städtebau, Stadtentwicklung, Verkehrstechnik sowie Verkehrsplanung. Auch umwegreiche Streckenführungen erscheinen der Attraktivität der Linie abträglich.
- Es ist eher nicht zu erwarten, dass für ein Projekt dieser Art in absehbarer Zeit realistische und nachhaltige Finanzierungsmöglichkeiten entstehen.

Für die weitere Bearbeitung des NVEP schlägt die Stadtverwaltung Fürth vor, eine qualifizierte Stellungnahme mit Abwägung und Vorzugslösung für Endpunkt und Streckenführung zu erarbeiten.