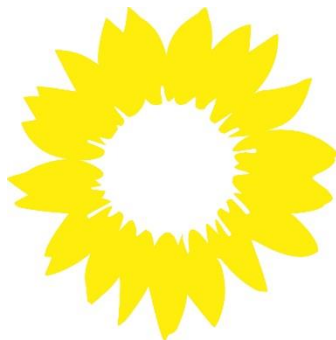
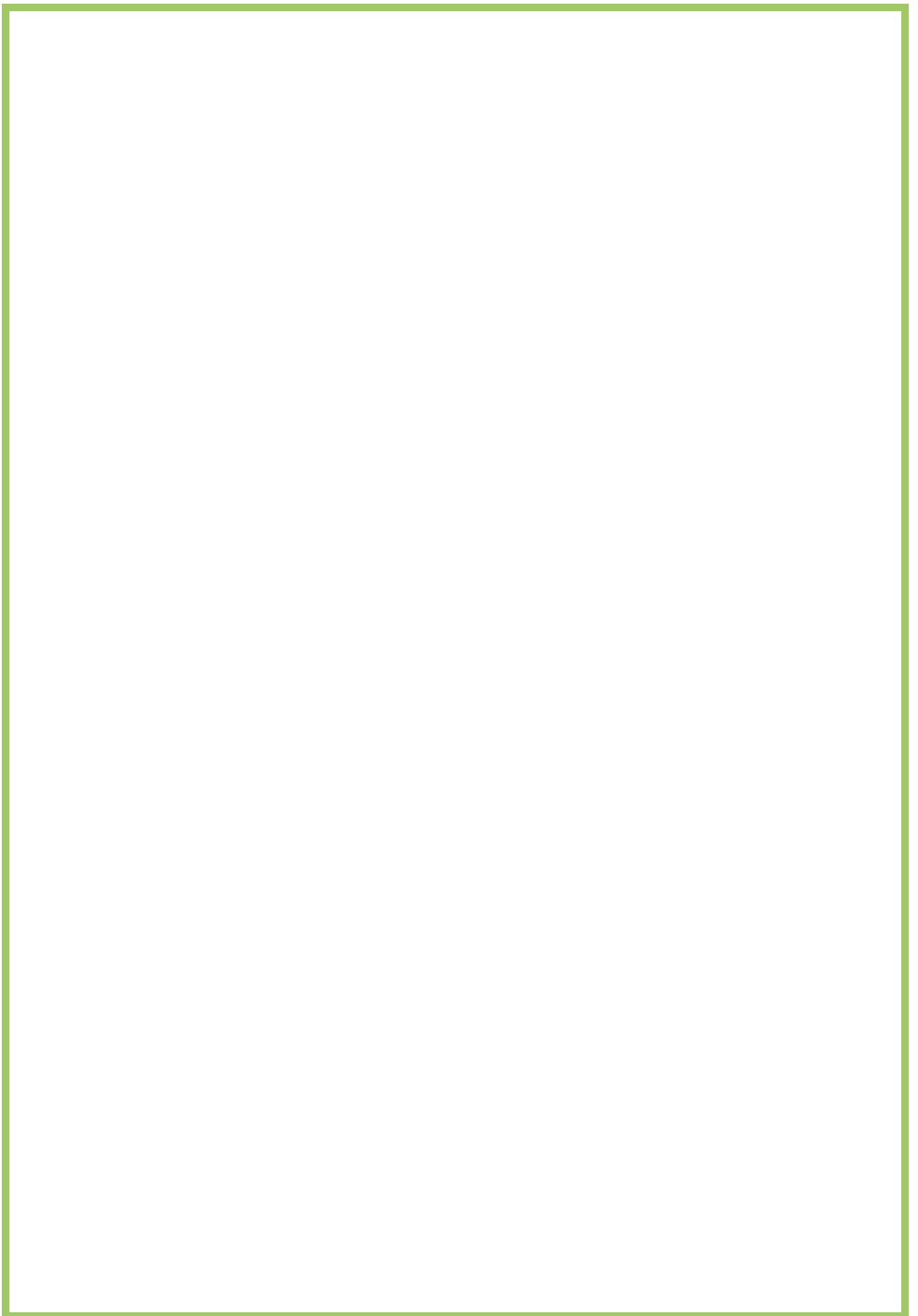


Grünes Nahverkehrskonzept für Nürnberg.

Mit Bus und Bahn sicher, bequem und klimaneutral durch die Stadt.





Grünes Nahverkehrskonzept für Nürnberg

Nürnberg steht vor großen Herausforderungen. Die Klimakrise macht Nürnberg immer trockener und heißer, gleichzeitig häufen sich Starkregenereignisse. Daran muss sich die Stadt anpassen, um lebenswert zu bleiben. Gleichzeitig muss sie alles dafür tun, um die Luftqualität zu verbessern und um die Klimaerwärmung auf höchstens 1,5 °C zu begrenzen. Wir Grüne begreifen dies als Chance, die Lebensqualität für alle Nürnberger:innen zu steigern, ihre Gesundheit zu schützen, mehr Freiräume zu kreieren und die Emissionen zu senken, um schnellstmöglich klimaneutral zu werden.

Einen wichtigen Beitrag hierfür muss der Verkehr leisten. Nürnberg leidet unter starken Pendlerströmen, so schieben sich jeden Tag knapp 600 000 PKW über Nürnbergs Stadtgrenzen. Und auch in der Stadt selbst nimmt die Zahl der Autos stetig zu, während deren Fahrleistung abnimmt. Nürnberg besitzt mehr und mehr Stehzeuge. Die Folge: Vollgestellte Gehwege und zugeparkte Kreuzungen. Das sieht nicht nur unschön aus, sondern versperrt Sichtachsen, blockiert Wege für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen und gefährdet insbesondere die schwächsten in unserer Gesellschaft.

Um eine selbstbestimmte, klimaneutrale, attraktive, preiswerte und vor allem sichere Mobilität für alle Menschen zu schaffen und um das 1,5 Grad-Ziel zu erreichen, brauchen wir neben einem Ausbau der Radinfrastruktur und besseren Fußwegen sowie einer menschengerechten Stadtplanung insbesondere einen noch besseren Öffentlichen Nahverkehr. Mit diesem Konzept erläutern wir hier die Vorstellungen Grüner ÖPNV-Politik für Nürnberg.

Ziel

Wir gestalten die **Verkehrswende** in Nürnberg. Als einen wichtigen Schritt hat der Nürnberger Stadtrat sich im Jahr 2021 mit dem **Mobilitätsbeschluss** den Auftrag gegeben, mit entsprechenden Maßnahmen unter anderem den Anteil des Umweltverbundes, bestehend aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, auf 68 % zu steigern. Dies entspricht einer Reduktion des Autoverkehrsanteils um fast 20 %. Die VAG möchte bis 2030 jährlich 200 Mio. Fahrgäste transportieren, das sind etwa 30 % mehr als im Jahr 2019. Um diese Ziele zu erreichen, müssen wir den **Öffentlichen Verkehr unterstützen und kräftig ausbauen**. Denn entscheidend für die Verkehrsmittelwahl der Menschen ist ein gutes und vor allem zuverlässiges Angebot. Darüber hinaus sind einige der Ausbauprojekte, die im Mobilitätsbeschluss aufgeführt sind, Teil eines Vergleichs zwischen Stadt Nürnberg und der Deutschen Umwelthilfe, um die Luftqualität in Nürnberg zu verbessern und Fahrverbote für Autofahrende zu vermeiden. Die Umsetzung der bereits beschlossenen Projekte und die Einhaltung der städtischen Verpflichtungen haben für uns oberste Priorität, können aber nur ein erster Schritt bei der Verkehrswende sein. Denn wir möchten, dass niemand mehr in Nürnberg auf ein eigenes Auto angewiesen ist, sondern alle Menschen sich frei entscheiden können, wie sie wohin kommen. Sicher, leise und sauber in einer grünen, lebenswerten Stadt.

U-Bahn

Nürnberg hat sich in den 1960er Jahren für ein U-Bahn-System entschieden und seither das Netz entsprechend ausgebaut. Es hat sein **Zielzustand heute weitestgehend erreicht** und bietet auf drei Linien hohe Kapazitäten und ein schnelles Vorankommen. Der Unterhalt des aktuellen Netztes ist jedoch sehr kostenintensiv und stellt eine Herausforderung für die Stadt und die VAG als Betreiberin dar. Auch wegen der immensen Emissionen beim Neubau, verursacht durch große Mengen nötigen Betons, sowie der hohen Kosten, sehen wir kaum Potenzial für Ausdehnungen des Netztes. Erweiterungen wie nach Wetzendorf, Stein oder Eibach sollten immer mit möglichen Alternativen wie der Straßenbahn insbesondere hinsichtlich ihrer Klimabilanz abgewogen werden. Während das 20. Jahrhundert in Nürnberg vor allem der U-Bahn gehörte, wollen wir das jetzige zum Jahrhundert der Straßenbahn machen.

Straßenbahn

Die Nürnberger Straßenbahn bringt bereits seit über 140 Jahren Nürnberger:innen komfortabel durch die Stadt. Diese Erfolgsgeschichte wollen wir fortschreiben und das Netz kräftig ausbauen. Ein Kilometer Straßenbahn kostet dabei nur etwa ein Zehntel eines Kilometers U-Bahn. Mit Rangesgleisen können Straßenbahnen immer eleganter in das Stadtbild integriert werden, im Fahrkomfort stehen neue Straßenbahnen U-Bahnen in nichts nach. Deshalb sehen wir in der Straßenbahn das richtige Mittel, um die Nürnberger:innen schnell in die Öffentlichen Verkehrsmittel zu locken. Entscheidend ist dabei die Knüpfung eines leistungsstarken und robusten Netztes. Die **Straßenbahn soll das Rückgrat des hiesigen ÖPNV werden**. Wir unterstützen deshalb die Pläne der VAG für das „Szenario 2030“ und fordern folgende Maßnahmen:

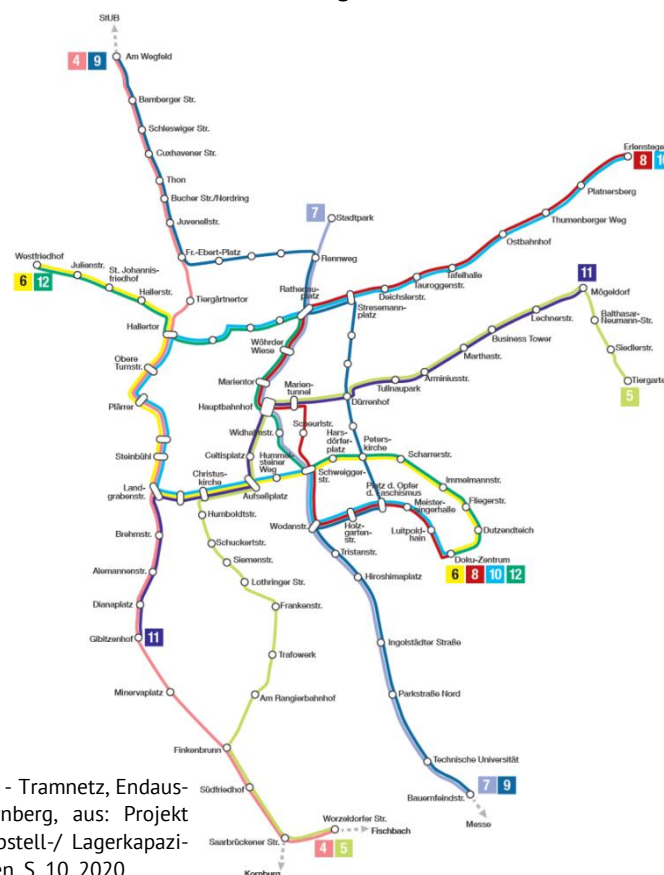


Abb. 1: Szenario 2030 - Tramnetz, Endausbauzustand, VAG Nürnberg, aus: Projekt Tram+, Erweiterung Abstell-/ Lagerkapazitäten für Straßenbahnen, S. 10, 2020.

Angebotsausbau:

- Einführung der neuen Linien 10 und 11 noch im Jahr 2023 auf bestehenden Strecken, um Umsteigezwänge zu reduzieren, Reisezeiten zu verkürzen und Takte zu verdichten.
- Wir wollen den 5-Minutentakt als Standard auf den Hauptachsen machen und auch bis in den Abend alle 10 Minuten verkehren. Am Wochenende darf nicht nur alle 20 Minuten eine Bahn kommen.

Netzerweiterungen:

Um kräftig wachsen zu können, braucht die Nürnberger Straßenbahn schnellstmöglich einen hochleistungsfähigen und resilienten Netzkern. Um diesen zu schaffen, fordern wir wie die VAG folgende Streckenerweiterungen sowie die Auflösung von Engstellen im Netz:

- „Stadtpark“: zügige Umsetzung der Planungen für die Reaktivierung der Stadtparkschleife zur besseren Anbindung der Berufsschulen und zur Entlastung des Hauptbahnhofes und der U-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Rathenauplatz.
- „Minervastraße“: zügige Umsetzung der Planungen und Bau des Lückenschlusses Gibitzenhof – Finkenbrunn
- „Lichtenreuth“: zügige Umsetzung der Planungen und Bau der Trasse Tristanstraße – Bauernfeindstraße im neuen Stadtteil Lichtenreuth
- „Altstadtquerung“: Schaffung der hochwirtschaftlichen Straßenbahnverbindung vom Rathenauplatz über das Rathaus zum Hallertor zur besseren Anbindung der Altstadt und zur Schaffung attraktiver Direktverbindungen durch die ganze Stadt.
- „Hochschullinie“: Bau einer Verbindung zwischen Rathenauplatz, Dürrenhof und Platz der Opfer des Faschismus für eine Straßenbahnlinie von der FAU in Erlangen über die neue Erziehungswissenschaftliche Fakultät an der Bucher Straße, durch die Altstadt zur WiSo und Evangelischen Hochschule am Rathenauplatz, weiter über die TH Georg-Simon-Ohm in Wöhrd und Dürrenhof zur neuen Technischen Uni in Lichtenreuth.
- „Pirckheimer Straße“: zeitnahe Planung der Reaktivierung der Strecke durch die Pirckheimer Straße

Um mehr Menschen an die Straßenbahn anzubinden, sehen wir folgende Projekte vor, deren Planungen möglich schnell starten bzw. weitergeführt werden sollten:

- Bau der Stadt-Umland-Bahn von Am Wegfeld nach Erlangen und Herzogenaurach
- Bau der Stadtbahn nach Kornburg
- Bau einer Stadtbahn vom Südfriedhof über Langwasser nach Fischbach
- Verlängerung der Straßenbahn von der Gartenstadt über die Hafenstraße nach Eibach
- Verlängerung von der Bauernfeindstr. über die Bertolt-Brecht-Schule zum Klinikum Süd
- Perspektivisch die Erweiterung des Netzes nach Fürth über Wetzendorf und Leyh
- Perspektivisch der Anschluss von Zabo und Gleishammer an das Straßenbahnnetz durch eine neue Linie zwischen Hauptbahnhof und Tiergarten.

Beschleunigung, Zuverlässigkeit und Resilienz:

Wichtig für eine attraktive Straßenbahn sind eine hohe Zuverlässigkeit sowie kurze Reisezeiten. Darum setzen wir uns auch für folgende kleinere Maßnahmen im Straßenbahnnetz ein:

- Zwingende Schaffung ausreichender Abstell- und Wartungskapazitäten für die stark wachsende Fahrzeugflotte
- Hauptbahnhof: Schaffung zusätzlicher Gleise und Bahnsteige zur Vermeidung von Stauungen und Verspätungen

- Bau der neuen Haltestelle Melanchtonplatz zur Entlastung des Haltes Landgrabenstraße
- Weiterer Ausbau der Vorrangschaltung an Kreuzungen sowie
- Schaffung von eigenen Gleiskörpern für die Straßenbahn, damit diese am Stau vorbeifahren kann.
- Bau von vollständigen Gleiskreuzungen, zusätzlichen Wendeschleifen und Abstellgleisen, um einfacher Umleitungsverkehre im Baustellen-/Störfall herstellen zu können.
- Ausreichend lange Bahnsteige schaffen, um perspektivisch mit längeren Fahrzeugen fahren zu können.

Barrierefreiheit umsetzen:

- Zügigerer barrierefreier Umbau aller Haltestellen, beginnend an den Knoten.
- Stetige Weiterentwicklung der Fahrzeugausstattung und der Fahrgastinformation für eine vollumfängliche Barrierefreiheit.

Um den Ausbau der Straßenbahn auch umsetzen zu können, bedarf es der **kräftigen Ausweitung der Planungskapazitäten**. Aktuell sind kaum qualifizierte Planungsingenieur:innen auf dem Arbeitsmarkt verfügbar, trotz größter Anstrengungen seitens der Stadtverwaltung bleiben Stellen unbesetzt. Wir schlagen deshalb vor, die große Expertise und das Know-How für Ausbauplanungen im Öffentlichen Verkehr in der Verwaltung unter Berücksichtigung der veränderten Prioritäten von U-Bahn- auf Straßenbahnausbau schlagkräftiger zu organisieren und die Talente besser einzubinden. So wird in den kommenden Jahren der Personalbedarf für U-Bahn-Ausbauplanungen sinken und sich vor allem auf die Instandhaltung konzentrieren, während es bei der Straßenbahn mehr und mehr Neubauprojekte geben wird. Auch eine verstärkte Einbindung externer Planungsbüros sollte im Sinne einer beschleunigten Umsetzung der Ausbauprojekte geprüft werden.

Doch auch bei der Straßenbahn bestehen zahlreiche Streckenabschnitt, die mittlerweile in einem schlechten Zustand sind und dringend saniert werden müssen. Hierbei bedarf es einer **besseren Baustellenplanung und -Organisation**, um die Fahrgäste möglichst ohne Einschränkungen weiterhin durch die Stadt bringen zu können. Jahrelange Schienenersatzverkehre, wie zwischen Hauptbahnhof und Tiergarten, wegen oft nur kleinen Baumaßnahmen sollen durch Bündelung von Maßnahmen und Korridorbaustellen sowie einer engmaschigeren Netzstruktur künftig verhindert werden.

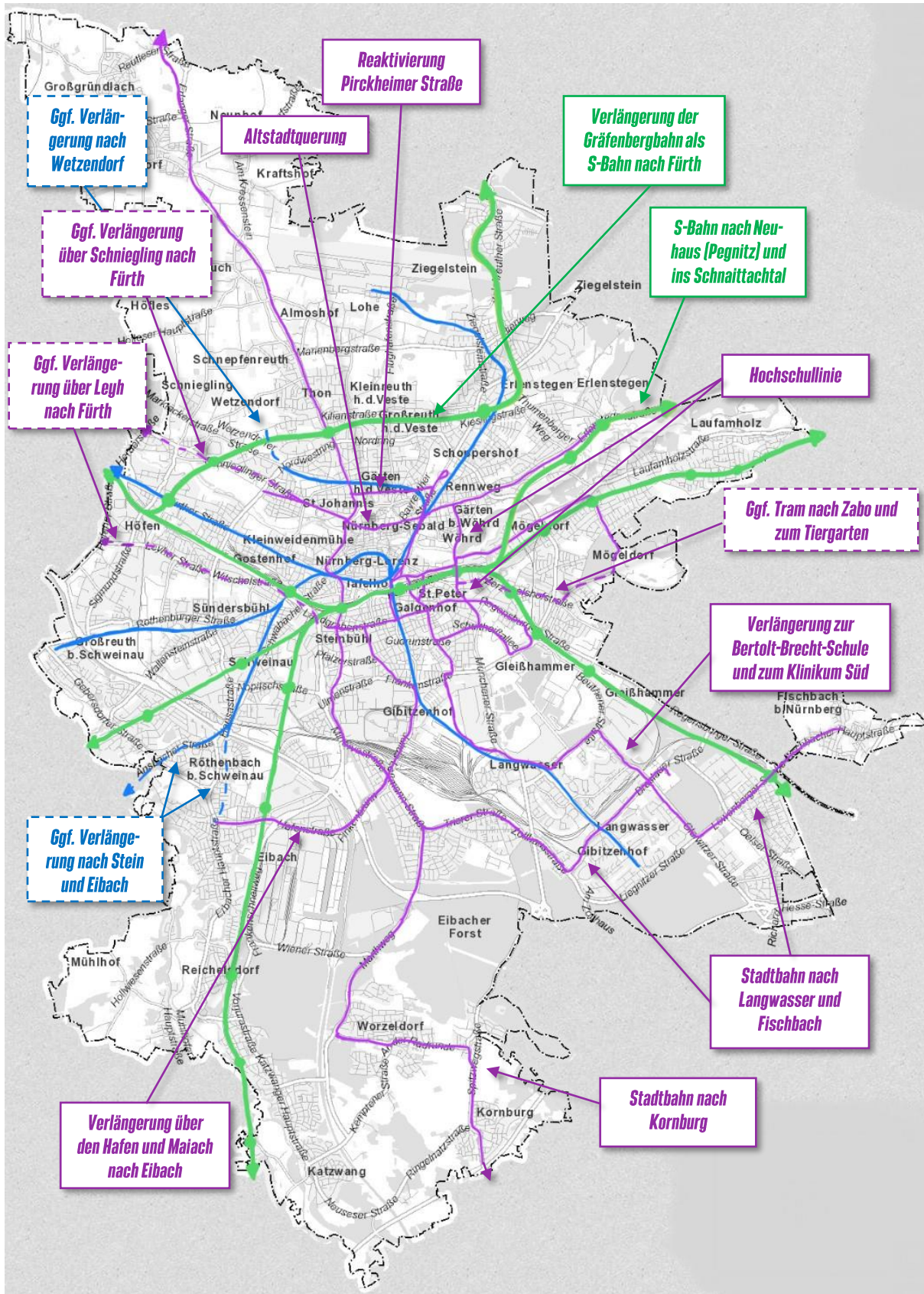


Abb. 3: Schienennetz Nürnberg im Zielzustand. Grün: S- und Regionalverkehr; Blau: U-Bahn; Lila: Straßenbahn.

Bus

Busse sollen möglichst alle Menschen in Nürnberg, insbesondere in den dünner besiedelten Stadtteilen, an das Schienennetz schnell und zuverlässig anbinden. Mit den letzten Beschaffungen wurde die Nürnberger Busflotte mehr und mehr **elektrisch** und deutlich **komfortabler**. Diesen Weg möchten wir weiter fortsetzen, um noch mehr Nürnberger:innen klimaneutral und bequem von A nach B zu bringen.

Die wichtigsten Linien müssen wir weiter beschleunigen. Insbesondere die Ringbuslinien 35 und 65, aber auch die Linien 51, 61 und 62 im Süden Nürnbergs stehen häufig im Stau und bieten somit kaum eine attraktive Alternative zum Auto. Hier müssen wir die Maßnahmen aus dem Masterplan schneller und zuverlässiger ÖPNV zur **Beschleunigung** zügig umsetzen, das heißt, wir brauchen mehr Vorrangschaltungen an Kreuzungen und mehr Busspuren.

Des Weiteren müssen wir die **Taktung der Nürnberger Busse erhöhen**. Oftmals verkehren sie nur im 20-Minutentakt, abends und am Wochenende werden sie auf einen 40-Minutentakt ausgedünnt oder verkehren gar nicht. Unser Ziel ist ein unkompliziertes Nahverkehrsangebot immer und überall. Ein 40-Minutentakt ist schlecht zu merken und unattraktiv. Wir möchten deshalb auch am Abend und an Sonntagen mindestens alle 30 Minuten Busse fahren lassen und den 10-Minutentakt zum Nürnberger Standard machen.

Wichtig sind für konkurrenzfähige Reisezeiten mit Bus und Bahn auch **gute Anschlussverbindungen**. Gerade bei Taktzeiten von 20 Minuten und länger sind unkoordinierte Anschlüsse zwischen Bus und Bahn schmerzhaft, beträgt das Warten dann doch schnell mehr Zeit als die Fahrt. Oftmals ist die Abstimmung bereits gut, an einigen Stellen, gerade am Wochenende, besteht jedoch noch großes Verbesserungspotenzial. Wir fordern deshalb eine bessere Zusammenarbeit zwischen den Akteur:innen DB Netz, Bayerische Eisenbahngesellschaft und VAG zur Minimierung der Wartezeiten und Angleichung der Taktschemata. Digitale Technik kann zudem zur Anschlusssicherung im Verspätungsfall beitragen.

Viele Nürnberger:innen müssen weite Wege zum Bus zurücklegen, teils bestehen viele Umsteigezwänge und Umwege. Wir möchten **Netzlücken**, wie zuletzt zwischen Zabo und Langwasser, weiter **schließen**. Des Weiteren möchten wir langfristig **Quartiersbusse einrichten**. Gerade in einer alternden Gesellschaft sind kurze Wege zur Haltestelle für die alltäglichen Wege zum Einkaufen elementar. Autonome Kleinbusse können hier perspektivisch ein Angebot darstellen. Zudem bieten Busse die Möglichkeit, überlastete Streckenabschnitte bei U- und Straßenbahn zu entlasten und die Zugänglichkeit von Quartieren zu erhöhen, beispielsweise in der Altstadt. Dort könnte eine Verlängerung der Buslinien vom Heilig-Geist-Spital zum Hauptbahnhof Wohnhäuser, Geschäfte, Hotels und Arztpraxen enger anbinden, Umsteigezwänge reduzieren und die U-Bahn entlasten. Dies kann dabei bei einem besseren Angebot gleichzeitig volkswirtschaftlich sinnvoll sein.

Die Erfolgsgeschichte Nightliner möchten wir fortschreiben und auch für Schichtarbeiter:innen oder Urlauber:innen nutzbar machen. Dafür möchten wir das **Nachtbusangebot auf alle Wochentage ausweiten**, statt nur am Wochenende zu verkehren.

Auch im Busverkehr spielt die **Barrierefreiheit** eine enorme Rolle. Leider ist immer noch ein Großteil der Bushaltestellen nicht barrierefrei. Hier möchten wir schneller vorankommen, um allen Menschen in Nürnberg eine flexible und unkomplizierte Mobilität zu gewährleisten.



S-Bahn und Regionalverkehr

S-Bahn und Regionalverkehr liegen nicht in der Zuständigkeit Nürnbergs; für diese ist der Freistaat Bayern verantwortlich. Dennoch sind sie elementar für den Verkehr, die Lebensqualität sowie die Erreichung der Klimaziele in Nürnberg, schließlich sind sie die klimafreundliche Alternative für die Pendler:innen über die Stadtgrenze. Um den Autoverkehr in Nürnberg zu reduzieren, brauchen wir also auch im Regional- und S-Bahn-Verkehr bessere Angebote. Hierfür sind **Ausweitungen des S-Bahn-Netzes** mit einem entsprechenden attraktiven Angebot unabdingbar. Wir fordern deshalb folgende Erweiterungen:

- Rechte Pegnitzstrecke von/nach Hersbruck, Neuhaus (Pegnitz) und ins Schnaittachtal
- Strecken westlich von Fürth nach Cadolzburg, in den Zenngrund nach Markt Erlbach sowie nach Neustadt (Aisch)
- Durchbindung der Gräfenbergbahn über die Ringbahn nach Fürth mit Halten in Thon, Wetzendorf und Muggenhof
- Ausdehnung des S-Bahn-Netzes über Roth und ggf. Allersberg bis Hilpoltstein

Im Rahmen der AuSbauNü-Studie, die vom Freistaat Bayern in Auftrag gegeben wurde und vom VGN begleitet wird, fordern wir einen starken Einsatz der Stadt Nürnberg für eine Ausweitung des S-Bahn Netzes in und um Nürnberg. So gilt es hier, die Verknüpfungen zu Straßenbahn- und U-Bahn-Netz zu verbessern, um den überlasteten Hauptbahnhof zu entlasten und Wege zu verkürzen. Möglichkeiten hierfür bestehen an der Rothenburger Straße, in Steinbühl, Dürrenhof, Gleishammer, Mögeldorf, Dutzendteich, Schweinau und weiteren Stationen. Neue Haltepunkte an der Jansenbrücke oder an der Wiener Straße (Hafen) sollten dabei geprüft und wenn sinnvoll umgesetzt werden, um mehr Menschen an das S-Bahn-Netz anzubinden und um auch innerstädtisch das Angebot auf der Schiene zu verbessern.

Zudem ist es im Interesse der Stadt Nürnberg, auf **P+R-Parkplätze** entlang der Linien zu drängen, um mehr Menschen zum Umstieg auf die Schiene zu bewegen. Durch das Deutschlandticket besteht hier verstärkt die Chance, dass Menschen nicht mit dem Auto bis nach Nürnberg fahren, um erst hier in den Zug zu steigen, um sich teurere Tickets zu sparen.

Auch der Regionalverkehr spielt eine enorme Rolle für Pendler:innen von und nach Nürnberg. **Dichte Takte und schnelle Verbindungen mit zuverlässigen Zügen** entlasten Nürnbergs Straßen. Wir brauchen deshalb Taktverdichtungen von Nürnberg in alle Himmelsrichtungen und unterstützen dafür nötige Infrastrukturausbauten sowie die Pläne für einen Deutschlandtakt, der auch im Regionalverkehr ein besseres Angebot vorsieht.

Intermodale Verknüpfung und „letzte Meile“

Ein guter ÖPNV besteht vor allem aus Bussen und Bahnen. Doch auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmodi ist wichtig, beispielsweise, um Wege von und zur Haltestelle zu beschleunigen oder den Fahrgästen ein noch höheres Maß an Flexibilität zu bieten. Mit **VAG_Rad** bietet die VAG hierfür eine sehr gute Möglichkeit. Um dessen Nutzung weiter zu verstärken und für weitere Menschen möglich zu machen, wünschen wir uns eine Ausweitung des VAG_Rades auch verstärkt jenseits des B4-Rings. Gerade dort ist die Haltestellendichte geringer, die Wege sind weiter und das Rad somit für die letzte Meile noch sinnhafter einsetzbar. Des Weiteren forcieren wir eine

fortlaufende Berücksichtigung des VAG_Rads und -Lastenrads mit entsprechenden Freiminuten in Abonnements auch im Zuge des Deutschlandtickets.

Zusätzlich zum VAG_Rad setzen wir uns in der gesamten Stadt und insbesondere in den Außenbezirken auch für mehr **Bike & Ride**-Anlagen, wie an einigen U- und S-Bahn-Stationen bereits vorhanden, sowie für sichere und trockene **Fahrradparkhäuser** ein.

Personal

Der öffentliche Nahverkehr wird in der Zukunft eine immer wichtigere Rolle für die Mobilität der Menschen spielen. Insofern müssen auch seine Strukturen wachsen, da der Personalbedarf steigen wird. Dies stellt wegen der knappen kommunalen Finanzmittel und des weitestgehend leeren Arbeitsmarktes eine enorme Herausforderung dar. Bereits heute fehlen aufgrund von Krankheitswellen immer wieder Bus- und Straßenbahnfahrer:innen, da die Personalreserven nicht mehr ausreichen. Für die Verkehrswende und damit ein größeres Angebot brauchen wir auch **mehr Planer:innen, Disponent:innen und vor allem Fahrer:innen**. Das Personal können wir nur werben mit **attraktiveren Arbeitsbedingungen** und einer **besseren Entlohnung**. Es bedarf **innovativer Beschäftigungsmodelle**, beispielsweise die Möglichkeit zum Straßenbahnfahren als studentischen Nebenjob wie in anderen Städten. Auch bei Ausbildungsangeboten können neue Konzepte, beispielsweise Duale Studiengänge, einen sinnvollen Weg darstellen. Zudem gilt es, die Potenziale der **Digitalisierung** und **Automatisierung** noch konsequenter voranzutreiben und auszunutzen.

Tarife und Finanzierung

Bus und Bahn müssen eine **günstige** Alternative zum eigenen Auto sein. Mit dem Deutschlandticket werden die Abopreise stark reduziert und somit ein finanzieller Anreiz für den Umstieg auf die Öffis gegeben. Für Kinder, Schüler:innen, Azubis, Studierende, Rentner:innen und finanziell Schwache braucht es weitere, günstigere Angebote. Wir sind momentan mit den 365 €-Ticket für Schüler:innen und Azubis und 15 €-Sozialtickets gut aufgestellt, müssen diese Angebote aber jetzt mit dem Deutschlandticket überarbeiten und weiterentwickeln.

Zentral ist auch die **Einfachheit des Tarifsystems**. Mit dem Deutschlandticket wird die Tariflandschaft übersichtlicher und begreifbarer. Und mit **egon**, dem E-Tarif des VGN entfällt die Tarifrecherche, da einfach über die zurückgelegte Entfernung abgerechnet wird – ein Modell, das wir unterstützen und weiterentwickeln wollen.

Wichtig für günstige Tarife und den schnellen Ausbau des Angebots ist angesichts der angespannten kommunalen Haushaltslage eine **stabile Finanzierung**. Wir brauchen dringend Möglichkeiten für zusätzliche Einnahmen aus dem Verkehrssektor, beispielsweise durch höhere Parkgebühren, eine City-Maut oder Nahverkehrsabgabe. Hier fehlt die gesetzliche Grundlage allen voran durch die Staatsregierung. Für den Netzausbau muss der Freistaat die neuen Förderbedingungen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz noch besser ausnutzen und vorausschauende Planungen unterstützen. Insgesamt bedarf es einer stärkeren Honorierung durch Bund und Freistaat für Klimaschutzmaßnahmen auch im Verkehr. Nürnberg muss sich deshalb für die Erhöhung der Fördermittel und eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen. Ein gutes Angebot von Bus und Bahn darf nicht weiter von der kommunalen Haushaltslage abhängig sein.