

Gebersdorfer Straße, Busbahnhof Gebersdorf

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Im Zuge der Verlängerung der U3 nach Gebersdorf ist an der dortigen Endhaltestelle ein Busbahnhof für den Linienverkehr erforderlich. Die vorgelegte Planung ist Teil der U-Bahn Maßnahme und wird in die Planfeststellung zum Bau des Bahnhofes Gebersdorf integriert. Der U-Bahnhof ist auf dem Gelände des ehemaligen Kohlenlagers der US – Streitkräfte Ecke Gebersdorfer Straße / Rothenburger Straße in einfacher Tiefenlage geplant. Der Bahnhof und die anschließenden Gleise unterfahren die Gebersdorfer Straße und erstrecken sich bis kurz vor die bestehende stillgelegte Eisenbahnbrücke der ehemaligen Rangaubahn über die Rothenburger Straße. Der darüber liegende Busbahnhof dient der Verknüpfung der Buslinien aus dem Gebiet der Stadt Nürnberg und dem Landkreis Fürth mit der U-Bahn.

Nach der Verlängerung der U-Bahnlinie werden die bislang bis zum Bahnhof Gustav-Adolf-Straße fahrenden Buslinien aus dem Landkreis an den neuen Bahnhof geführt und fahren von dort wieder zurück. Die Buslinien müssen somit nicht mehr den weiten und stauanfälligen Weg durch die Rothenburger Straße zum jetzigen Endbahnhof zurücklegen. Damit wird die Pünktlichkeit verbessert. Durch den schnellen Transport der Fahrgäste mit der U-Bahn in die Nürnberger Innenstadt wird die Verbindung aus Richtung Zirndorf und Oberasbach wesentlich verbessert. Zudem werden die Linien aus den Stadtgebieten Nürnberg und Fürth am Busbahnhof an die U-Bahn und die Landkreisbuslinien angebunden.

Anforderungen

Für den Anschluss der Buslinien sind zwei Voraussetzungen notwendig: Die Busse müssen wenden können und sie benötigen einen möglichst nahe der U-Bahn-Zugänge liegenden Bahnsteig. Weiterhin soll das Wendemanöver möglichst schnell und gefahrlos stattfinden. Der Ausstieg der Fahrgäste sollte unmittelbar nach dem Erreichen des Bahnhofs, also noch vor dem Wendemanöver, ermöglicht werden. Die Barrierefreiheit aller Anlagen ist gegeben. Eine Verknüpfung mit dem Rad- und Fußgängerverkehr ist erforderlich.

Planung

Busverkehr

Es werden 4 fest zugeordnete Bahnsteige benötigt, an denen auch Endaufenthalte abgewartet werden können. Für die Buslinie 67 (Tangentiallinie in der Gebersdorfer Straße) sind Haltestellen beidseitig entlang der Gebersdorfer Straße notwendig. Der neue Busbahnhof wird nach heutigem Stand von den Landkreislinien 70, 71, 72 und 113 angefahren. Zusätzlich werden die Linien 39, 38 und 179 von bzw. nach Schweinau, Höfen und Leyh hier halten. Die Tangentiallinie 67 entlang der Gebersdorfer Straße nutzt nur die Ein- und Aussteigemöglichkeiten an der Gebersdorfer Straße. Die Haltestelle für den Nightliner N8 verbleibt an der Rothenburger Straße, da dieser außerhalb der Betriebszeiten der U-Bahn fährt. Die Linien, die hier den Endpunkt haben, lassen die Fahrgäste auf der Westseite der Gebersdorfer Straße aussteigen und fahren anschließend auf der Busspur bis zu der geplanten LSA an der Zirndorfer Straße. Dort können sie dann lichtsignalgeregelt auf die Ostseite wechseln und in den Busbahnhof einfahren. Verstärkerbusse, die in der Hauptverkehrszeit zusätzlich eingesetzt werden, warten in der bestehenden Busbucht auf der Westseite der Gebersdorfer Straße nahe der Kreuzung auf ihren Einsatz. Diese Haltemöglichkeit soll auch dem Hol- und Bringverkehr (Kiss and Ride) dienen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV Richtung Fürth wird im Zulauf zur Lichtsignalanlage die Linksabbiegespur deutlich verlängert und der Rechtsabbieger bekommt eine eigene Fahrspur. Damit eröffnen sich bessere Möglichkeiten für eine getrennte Signalisierung, sofern diese zukünftig erforderlich wäre. In Fahrtrichtung Gebersdorf wird der einspurig ankommende MIV auf einer Fahrspur an der Bushaltestelle / Busspur vorbeigeführt. Es wird eine neue signalgeregelte Fußgängerquerung geschaffen und die Einmündung der Zirndorfer Straße signalisiert. Mit dieser LSA wird auch die Zufahrt der Busse zum Busbahnhof gesteuert.

Radverkehr

Für den Radverkehr wird auf der westlichen Seite ein Bordsteinradweg angeboten. Er umfährt den westlichen Ausgang des U-Bahnhofes und schwenkt danach auf den Verlauf des bestehenden Radweges ein. Die Fahrradabstellanlagen werden direkt vom Radweg aus erschlossen und befinden sich nahe am Eingang zum U-Bahnhof.

Auf der östlichen Seite wird der Radverkehr auf einem Radstreifen neben der Busbucht geführt. Wegen der vielen Konfliktpunkte ist eine Führung durch die Haltestellen verworfen worden. Im Zulauf zur LSA Gebersdorfer Str. / Rothenburger Str. wird dem Radverkehr eine eigene Geradeausspur zur Verfügung gestellt, um Konflikte mit den Rechtsabbiegern zu vermeiden. Für die Radfahrer aus Richtung Gebersdorf werden Abstellanlagen nahe des östlichen U-Bahnzugangs angeboten. Diese sind über einen Gehweg, der für Radfahrer freigegeben wird, erreichbar.

Fußgängerverkehr

Die Passanten können auf der westlichen Seite wie bisher in Richtung Gebersdorf laufen. Die Nutzer der Buslinien können den Bus direkt am westlichen Zugang verlassen und über eine Treppe in den U-Bahnhof gelangen. Personen, die den Aufzug benutzen wollen, verbleiben im Fahrzeug und steigen nach dem Wendemanöver auf der Ostseite aus. Ein zweiter Aufzug auf der Westseite wird optional vorbereitet. Auf der Ostseite kann der Fußgänger auf dem nahe der Gebersdorfer Straße liegenden Bahnsteig passieren oder, um eventuelle Wartezeiten an den beiden Lichtsignalanlagen zu vermeiden, auf dem hinteren Gehweg den Busbahnhof umrunden.

Kosten/Finanzierung

Die derzeitige Schätzung der Kosten beläuft sich auf 4,53 Mio Euro. Darin sind die zusätzlichen Kosten für den besonderen Straßenausbau im Wasserschutzgebiet noch nicht enthalten. Die Finanzierung erfolgt durch den U-Bahnbau.