

Zweirichtungsfahrzeuge im Straßenbahnnetz und Planungsgrundlagen Stadt-Umland-Bahn (StUB) Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach
hier: Gemeinsamer Antrag der SPD- und CSU-Stadtratsfraktion vom 12.10.2017

Entscheidungsvorlage

1. Anlass

Aufgrund anstehender Straßenbahnnetzerweiterungen in den nächsten Jahren bitten die SPD- und CSU-Stadtratsfraktionen in ihrem gemeinsamen Antrag vom 12.10.2017 um einen Bericht zu den Vor- und Nachteilen von Zweirichtungsfahrzeugen unter stadtplanerischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Gesichtspunkten. Gleichzeitig bittet die Geschäftsstelle des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) um Stellungnahme zu den auf Basis des Gutachtens der Firma Ramboll vorgeschlagenen technischen Planungsgrundlagen für die Stadt-Umland-Bahn. In dem Gutachten wurden insgesamt 12 Teilaspekte untersucht. Derzeit läuft eine Anhörung der Geschäftsstelle des Zweckverbands bei den Aufgabenträgern, der Technischen Aufsichtsbehörde und der VAG zu den vorgeschlagenen technischen Planungsgrundlagen. Im Anschluss sollen die vorgeschlagenen technischen Planungsgrundlagen den Zweckverbandsgremien zum Beschluss vorgelegt werden. Da es sich bei den technischen Planungsgrundlagen um grundsätzliche Fragestellungen handelt, die auch Auswirkungen auf das Bestandsnetz im Nürnberger Stadtgebiet sowie auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis haben können, wird der Entwurf der Stellungnahme dem AfV zum Beschluss vorgelegt.

2. Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge

Vor- und Nachteile von Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge

Grundsätzlich bringen sowohl Ein- als auch Zweirichtungsfahrzeuge spezifische Vor- und Nachteile mit sich. Bei Einrichtungsfahrzeugen werden vor allem die größere Kapazität, die flexiblere Anordnungsmöglichkeit von Mehrzweckbereichen, die kürzeren Wendezeiten sowie die geringeren Anschaffungs- und Unterhaltskosten positiv gewertet. Bei Zweirichtungsfahrzeugen gilt in erster Linie die Entbehrlichkeit von Wendeschleifen, die höhere betriebliche Flexibilität vor allem im Störfall und die Möglichkeit, flächensparende Mittelbahnsteige einzusetzen, als positiv. Im Detail wird auf die beiliegende Untersuchung der Firma Ramboll und das Schreiben der VAG verwiesen.

Eine Beurteilung in Bezug auf die Stadt Nürnberg muss vor dem Hintergrund der bestehenden Infrastruktur erfolgen. Da die gesamte Infrastruktur der Gleise und auch die Straßenbahnwerkstatt derzeit auf Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt sind, würde eine Umstellung des Straßenbahnsystems in Nürnberg mit dem ausdrücklichen Ziel der Nutzbarmachung der Systemvorteile von Zweirichtungsfahrzeugen Um- und Neubauten (z.B. Gleiswechsel) erforderlich machen und wäre entsprechend mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden.

Fazit Stadtverkehr

Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, im Stadtverkehr das bewährte Einrichtungsprinzip beizubehalten. Bei den anstehenden städtebaulichen Maßnahmen im Stadtgebiet Nürnberg, wie beispielsweise die Straßenbahnverlängerung Brunecker Straße, müssen daher an möglichen End- und Brechpunkten ausreichend Flächen für den Bau von Wendeschleifen vorgesehen und planerisch gesichert werden.

Fazit überörtlicher Verkehr

Im Hinblick auf überörtliche Planungen wäre auch der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen möglich, zumal Zweirichtungsfahrzeuge die Infrastruktur von Einrichtungsfahrzeugen - eine technische Kompatibilität vorausgesetzt - grundsätzlich nutzen können. Wenn große Teile der Strecke außerhalb des Stadtgebiets verlaufen, müssen für eine betriebliche Flexibilität beim Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen auch entsprechend viele Wendeschleifen eingeplant werden. Der damit einhergehende Flächenverbrauch ist raumplanerisch als problematisch zu

bewerten. Zudem stellt der Flächenerwerb häufig eine Herausforderung dar. Hinsichtlich der Haltestellen können bei Zweirichtungsfahrzeugen platzsparende Lösungen mit Mittelbahnsteigen eingesetzt werden, was insbesondere in historischen, engen Städten hilfreich sein kann.

3. Technische Planungsgrundlagen Stadt-Umland-Bahn

Im Rahmen der derzeit laufenden Planungen für die überörtliche Trasse der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg–Erlangen–Herzogenaurach (StUB) hat der Zweckverband StUB die Firma Ramboll mit einem Gutachten zu den technischen Planungsgrundlagen beauftragt. Insgesamt wurden 12 Teilaspekte untersucht. Die Geschäftsstelle des Zweckverbands spricht sich bei jedem Teilaspekt für einen Vorschlag aus und bittet in ihrer Anhörung die Aufgabenträger, die Technische Aufsichtsbehörde und die VAG um Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Planungsgrundlagen. Grundsätzlich können die Vorschläge mitgetragen werden, lediglich zu den folgenden Punkten besteht aus Sicht der Verwaltung Ergänzungs- und Änderungsbedarf.

Einrichtungs- / Zweirichtungsfahrzeuge

Zur Fragestellung, ob Ein- oder Zweirichtungsfahrzeuge für den Betrieb auf der StUB bei der Planung vorausgesetzt werden sollen, spricht sich die Geschäftsstelle des Zweckverbands auf Basis des Gutachtens für den Einsatz von Einrichtungsfahrzeugen aus. Da die Infrastruktur im Stadtgebiet Nürnberg auf Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt ist, kann die Stadt Nürnberg diese Empfehlung mittragen. Hinweis: Aufgrund des benötigten Platzbedarfs bei Einrichtungsfahrzeugen für Wendeschleifen und Seitenbahnsteige hat vor allem die Stadt Erlangen noch Bedenken gegen die Festlegung auf Einrichtungsfahrzeuge.

Fahrzeugbreite

Hinsichtlich der Fahrzeugbreite werden von der Geschäftsstelle des Zweckverbands 2,30 – 2,40 m breite Fahrzeuge empfohlen. Derzeit werden im Bestandsnetz von der VAG Fahrzeuge mit einer maximalen Breite von 2,30 m eingesetzt. Eine Fahrzeugbreite von 2,40 m erhöht den Komfort im Fahrzeug und wäre wünschenswert. Allerdings sind die Folgen für das Bestandsnetz zu prüfen. Eine flächendeckende Erhöhung des Gleisachsabstands auf den in Frage kommenden Strecken ist unrealistisch. Deshalb ist zu klären, ob der geringere Abstand zwischen Fahrzeugbegrenzung und festen Einbauten (z.B. Masten der Fahrdrachanlage) bzw. begegnenden Fahrzeugen akzeptiert werden kann. Das Hüllkurvenverhalten muss günstiger sein als bei den Bestandsfahrzeugen. Entsprechend kann der Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen nur mitgetragen werden, wenn keine flächendeckenden Umbauten im Bestandsnetz erforderlich sind.

Fahrzeug- und Haltestellenlänge

Für die Fahrzeuglänge empfiehlt die Geschäftsstelle des Zweckverbands eine Länge von 40 bis 60 Metern. Für die Planung soll aus Sicht der Verwaltung von einer Länge von max. 40 m zwischen der Zugspitze und der letzten Tür ausgegangen werden, um Investitionen im Bestandsnetz zu vermeiden. Dies ist auch bei dem zu wählenden Fahrzeugkonzept zu berücksichtigen, um Umbauten im Bestandsnetz und auf der neu in Betrieb genommenen Strecke zwischen Thon und Am Wegfeld zu vermeiden.

Barrierefreiheit

Bezüglich der Barrierefreiheit empfiehlt die Geschäftsstelle des Zweckverbands, eine Höhe der Haltestellen über der Schiene von 25 – 28 cm anzusetzen. Bei einem Anschlag von mehr als 25 cm ist allerdings die Kompatibilität mit den in Frage kommenden Bestandsfahrzeugen zu prüfen. Der Empfehlung kann nur zugestimmt werden, wenn maßgebliche Fahrzeuge trotzdem im StUB-Netz fahren können und genehmigt werden.