

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283-0
Telefax: 0911 283-4800

Michael Weiss
Leiter Verkehrsplanung
PL-VP
Telefon: 0911 283-4670
Telefax: 0911 283-4695
planung@vag.de

Nürnberg, 26. Februar 2019

Stellungnahme zu den Tunnelbauwerken an der Bayernwanne

Sehr geehrte Damen und Herren,

hinsichtlich der Erschließung des Baugebietes im sogenannten Brunecker Areal ist aus Sicht der VAG eine zentrale Erschließung durch eine leistungsfähige ÖPNV-Achse erforderlich. Nur so kann das Ziel, einen autoarmen Stadtteil zu realisieren, erreicht werden. Hierzu ist es maßgeblich erforderlich, die Straßenbahnlinie von der Allersberger Straße kommend möglichst direkt und zentral von Norden her in das zu erschließende Gebiet zu führen. Daher ist eine Streckenführung der Straßenbahn entlang der Münchner Straße aus verkehrsplanerischer Sicht unzureichend.

Eine solche Linienführung würde ihre Erschließungswirkung überwiegend in den bereits durch die Ringbuslinie 65 erschlossenen Bereichen wie dem XXXLutz oder der Oskar-von-Miller-Siedlung entfalten und ansonsten größtenteils die Parkanlagen entlang der Münchner Straße bis zur neuen Universität erschließen. Durch die Trassenführung in Randlage des Areals würden sowohl die optimale Erschließung wesentlicher Teile des Entwicklungsgebiets wie auch der insgesamt positive Nutzen-Kosten-Faktor der vorliegenden Untersuchung gefährdet.

Ebenso wäre die verkehrliche Wirkung des Entwicklungsgebiets im Brunecker Areal auf die Leistungsfähigkeit der Münchner Straße hinsichtlich des MIV neu zu bewerten, da der MIV nicht wie erwartet reduziert werden kann.

Eine Nutzung der bestehenden Tunnelanlagen zur Anbindung des Brunecker Areals ist nicht möglich. Die Tunnelanlagen erfüllen nicht die Anforderungen der BOStrab für einen sicheren Straßenbahnbetrieb mit Fahrgästen. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- Entlang beider Gleise gibt es keinen Sicherheitsraum. Ein Sicherheitsraum kann in einem zweigleisigen Betrieb nicht hergestellt werden.
- Die Schutzmaßnahmen gegen das Bestehenbleiben gefährlicher Berührungsspannungen bei Fahrdrahtreiß sind nicht für den Fahrgastbetrieb geeignet.
- Im Tunnel gibt es keine Sicherheitsbeleuchtung.
- Im Tunnel ist keine ausreichende Fluchtwegbeschilderung vorhanden.
- Die Strecken im Tunnel sind nicht mit Zugsicherungsanlagen ausgerüstet.
- Die Brandschutzmaßnahmen sind nicht für den Fahrgastbetrieb geeignet.

Da eine Ertüchtigung des bestehenden Tunnels zwischen der Allersberger Straße und der Bayernwanne wirtschaftlich nicht darstellbar war, musste bereits 12.12.2010 der Fahrgastbetrieb eingestellt

werden. Der Straßenbahnbetrieb im Tunnel von der Bayernwanne in Richtung Bauernfeindstraße wurde bereits 1972 im Zuge des U-Bahnbaus eingestellt. Diese Tunnelanlage befindet sich nicht mehr im Besitz der Stadt Nürnberg. Sie wird zwischenzeitlich anderweitig genutzt und steht nicht mehr zur Verfügung.

Eine Wiedernutzbarmachung der bestehenden Tunnelinfrastruktur ist mit erheblichen finanziellen Aufwänden verbunden. Mit den bestehenden Tunnelquerschnitten kann eine Genehmigung für einen zweigleisigen Fahrgastbetrieb nicht erteilt werden. Dies gilt insbesondere auch für Überlegungen, mittels Gleiskreuzungen und Linksverkehr im Tunnel die Anforderungen an den Platzbedarf hinsichtlich der erforderlichen Sicherheitsräume zu reduzieren. Der Sicherheitsraum darf sich nicht im Gleisbereich befinden. Für die Abwicklung der Nachfragespitzen der neuen Universität im Brunecker Areal ist die Gleiskapazität ausreichend zu dimensionieren, so dass in den Hauptverkehrszeiten ein 5-Minuten-Takt zur Universität gefahren werden kann. Dies erfordert aufgrund der Streckenlänge der beiden Tunnelstrecken inkl. Bayernwanne von mehr als einem Kilometer zur Vermeidung von betrieblichen Einschränkungen eine Zweigleisigkeit.

Ein neues Tunnelbauwerk zur direkten Unterquerung der Frankenstraße und der Südkaserne, um die maximale Erschließungswirkung zu erzielen, würde auf Höhe der Frankenstraße einen unterirdischen Bahnhof zur Verknüpfung mit den Buslinien auf der B4R (Linien 45 und 65) erfordern. Hierfür sind im Vergleich zu einer höhengleichen Kreuzung der Frankenstraße zwischen Allersberger Straße und Z-Bau erheblich höhere Investitionskosten erforderlich. Da insbesondere die Leistungsfähigkeit der höhengleichen Kreuzung entsprechend der vorliegenden Analysen gegeben ist, ist die Förderfähigkeit eines derartigen Tunnelbauwerks im Rahmen der herkömmlichen Förderinstrumente nach Einschätzung der VAG nicht gegeben. Hier greift die Verpflichtung der öffentlichen Hand zu einem sparsamen Mitteleinsatz. Hinzu kommt, dass der Unterhalt eines solchen Bauwerks auf Dauer erhebliche Finanzmittel binden würde.

Die bei der VAG im Einsatz befindlichen Straßenbahnfahrzeuge erfüllen nicht die Anforderungen für einen Einsatz im Fahrgastbetrieb auf Tunnelstrecken. Insbesondere die in den Fahrzeugen eingesetzten Materialien entsprechen nicht den erforderlichen Brandschutzklassen. Die Materialien können in den Bestandsfahrzeugen nicht ausgetauscht werden. Auch sind für die Befahrung der Tunnelbauwerke Zugsicherungssysteme erforderlich. Derartige Systeme sind weder strecken- noch fahrzeugseitig vorhanden. Auch für die derzeit laufende Beschaffung von Neufahrzeugen wurde aus Kostengründen auf eine entsprechende Ausrüstung der Straßenbahnfahrzeuge verzichtet. Dies bedeutet, dass für einen Tunnelbetrieb sowohl die Bestandsfahrzeuge wie auch die derzeit ausgeschriebenen Fahrzeuge im Rahmen einer Neubeschaffung zu ertüchtigen bzw. zu ersetzen wären. In der Summe würde dies alleine auf Fahrzeugseite zusätzliche Investition in dreistelliger Millionenhöhe erfordern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach den vorläufigen Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Straßenbahnverlängerung in das Brunecker Areal bis zum U-Bahnhof Bauernfeindstraße weder in einer Variante mit Sanierung und Ertüchtigung der bestehenden Tunnelanlagen noch bei einem Tunnelneubau mit optimierter Streckenführung ein förderfähiger Nutzen-Kosten-Faktor erwartet werden kann. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass die untersuchte höhengleiche Trassenführung der Straßenbahn die Leistungsfähigkeit der Frankenstraße nicht beeinträchtigt. Eine Tunnellösung ist technisch und verkehrlich daher nicht erforderlich. Sie generiert darüber hinaus einen geringwertigeren verkehrlichen Nutzen (Trasse entlang der Münchner Straße), da sie das Brunecker Areal außerhalb des Erschließungspotenzials anbindet, bzw. allenfalls eine gleichwertige verkehrliche Wirkung (Trasse unter Bundesamt). Entsprechend dem Grundsatz des sparsamen Mitteleinsatzes bei öffentlichen Geldern ist bei gleichwertigem Nutzen die kostengünstigste Variante zu bevorzugen.

Somit gefährdet die weitere Verfolgung einer Tunnellösung grundsätzlich die von Ministerpräsident Söder am 09.10.2018, anlässlich der Grundstücksübergabe für die neue Universität, geforderte möglichst baldige gute ÖPNV-Anbindung des Geländes.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.



John Borchers

i. A.



Michael Weiss