

# **Straßenbahnverlängerung Minervastraße**

## **Entscheidungsvorlage**

### **1. Ausgangssituation**

Der Straßenbahnlückenschluss zwischen der bestehenden Straßenbahnwendeschleife in der Dianastraße und dem Knotenpunkt Minervastraße/Julius-Loßmann-Straße/Finkenbrunn wurde im Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (NVEP 2025+) im Zusammenhang mit der Straßenbahn nach Kornburg und/oder der Verlängerung nach Langwasser bis zum Klinikum Süd untersucht. Für den Lückenschluss in der Minervastraße wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ein verkehrlicher Nutzen prognostiziert.

Am 19. Februar 2020 hat der Verkehrsausschuss der Maßnahme im Grunde zugestimmt und die Verwaltung beauftragt, die weitere Planung voranzutreiben und sich um Fördergelder für das Vorhaben zu bemühen.

Der Auftrag für die Erstellung der Planung sowie der Planfeststellungsunterlagen (LPH 1 bis 4) wurde im Januar 2021 an ein Ingenieurbüro vergeben. Die Vorentwurfsplanung wurde im August 2021 bei den zuständigen Fachdienststellen instruiert. Basierend auf dem Instruktionsergebnis, werden derzeit die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Fachgutachten und die Entwurfsplanung ausgearbeitet.

Am 23.03.2022 fand online eine Informationsveranstaltung statt, bei der der Öffentlichkeit das Vorhaben vorgestellt und Fragen beantwortet wurden.

Die Fördermöglichkeiten wurden mit der Regierung von Mittelfranken vorabgeklärt. Momentan werden in Zusammenarbeit mit einem Gutachter die Unterlagen für das Projektdossierverfahren, in dem der verkehrliche und betriebliche Nutzen nachgewiesen wird, finalisiert.

Die Planung befindet sich in einem Reifegrad, dass Änderungen nur noch im Detail erfolgen, so dass die Planung dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt wird.

### **2. Planung**

Der Planungsbereich umfasst den 1,7 km langen Abschnitt ab der Haltestelle Gibitzenhof (bestehende Wendeschleife) in der Dianastraße bis zum Knotenpunkt Minervastraße/Julius-Loßmann-Straße/Finkenbrunn und beinhaltet alle Maßnahmen und Anpassungen, die für die Realisierung der Straßenbahntrasse notwendig sind.

Die von Norden kommende zweigleisige Trasse der Linie 4 wird verlängert und in Mittellage weitergeführt. Nach dem Knotenpunkt Minervastraße/Julius-Loßmann-Straße/Finkenbrunn endet der Lückenschluss mit dem Anschluss an den Bestand im Bereich der Haltestelle Finkenbrunn. Die Trasse der Tram liegt fast vollständig, mit Ausnahme im Bereich der Eisenbahnüberführung, auf einem besonderen Bahnkörper (Rasengleis). Im Bereich der DB-Brücke wird das stadteinwärtige Gleis auf der stadteinwärtigen Fahrbahn und das stadtauswärtige Gleis auf einem eigenen Bahnkörper geführt. Der stadteinwärtige Verschwenk in die Fahrbahn wird signaltechnisch verkehrsabhängig gesichert.

Die vorhandene Wendeschleife in Höhe der Löffelholzstraße wird aufgelassen. Auf einem weiter südlich befindlichen Grundstück, Höhe Nimrodstraße, entsteht eine neue Wendeanlage mit einem optionalen Abstellgleis sowie einem Pausenraum mit WC für das Trampersonal. Dadurch kann die Haltestelle Gibitzenhof im Straßenraum barrierefrei ausgebaut werden, weil der Zwangspunkt durch die genau dort liegende Schleife entfällt. Außerdem können dann Fahrgäste in Richtung stadteinwärts an einem Bahnsteig einsteigen,

egal, ob der Zug von der zukünftigen Wendeschleife oder vom Südfriedhof kommt. Durch den Wegfall der bisherigen Wendeanlage kann später die Wegverbindung zwischen dem Heistersteg und der Dianastraße verbessert werden.

Im Streckenabschnitt sind zwei neue barrierefreie Haltestellen (Gibitzenhof und Minervaplatz) geplant. Die Haltestelle Gibitzenhof liegt zukünftig in der durchgehenden Strecke im Bereich des Knoten Löffelholzstraße und kann am nördlichen Ende signalgesichert sowie am südlichen Ende ohne Signalanlage erreicht werden. Höhe Minervaplatz entsteht die gleichnamige Haltestelle, die der Erschließung der südwestlichen Gartenstadt dient. Sie ist über zwei signalgeregelte Fußgängerüberwege erreichbar.

Im Bereich der bestehenden Haltestelle Finkenbrunn ist zukünftig ein behindertengerechter Ausbau vorgesehen.

Jeweils in Höhe der Straßenbahnhaltestellen sind Bushaltestellen für den NightLiner und eventuelle Schienenersatzverkehre am Fahrbahnrand geplant.

Die Stromversorgung der Tram erfolgt im Regelfall über Mittelmaste bzw. außenstehende Maste. Zum Teil sind auch Sonderlösungen erforderlich. Wo es möglich ist, werden die Fahrleitungsmaste und die Straßenbeleuchtung kombiniert. Zur Versorgung der neuen Straßenbahntrasse mit Fahrstrom ist ein Unterwerk erforderlich. Das Gebäude zur Unterbringung der notwendigen technischen Ausstattung soll auf einem stadteigenen Grundstück südwestlich der Eisenbahnüberführung Julius-Loßmann-Straße („Mausloch“) errichtet werden.

Aus Gründen des Baumschutzes und der Kosteneinsparung wurde versucht, Eingriffe in die Seitenbereiche möglichst zu vermeiden. Dadurch ergeben sich unterschiedliche Fahrbahnbreiten für den Krafffahrzeugverkehr, die jedoch 3,25 m nicht unterschreiten. Für die Radstreifen ist eine Breite von mindestens 1,85 m einschließlich Markierung bzw. 2,35 m einschließlich Markierung vorgesehen. Bei den Gehwegen wurde die Mindestbreite von 2 m nicht unterschritten. In einem großen Teil der überplanten Strecke kann die Regelbreite von 2,50 m und mehr berücksichtigt werden. Längsparkbuchten wurden mit einer Breite von 2,10 m geplant.

An folgenden Einmündungen können für Fußgängerinnen und Fußgänger signalgeregelte und mit Blindenleitsystem ausgestattete Überwege geschaffen werden:

- Löffelholzstraße / Heistersteg, südlich der Einmündung in Verbindung mit der Tramhaltestelle,
- Nimrodstraße, südlich der Einmündung - aufgrund der engen Platzverhältnisse und der Schwerlastroute kann nur eine Fußgängerinsel östlich der Gleise eingeplant werden, die signaltechnische Funktion und Sicherheit für die Zufußgehenden ist gewährleistet,
- Wacholderweg, östlich der Einmündung – aufgrund der engen Platzverhältnisse kann nur eine Fußgängerinsel südlich der Gleise eingeplant werden, die signaltechnische Funktion und Sicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger ist gewährleistet,
- Minervaplatz, östlich der Einmündung je ein Überweg am Beginn und Ende der Tramhaltestelle,
- Falkenhorst, beidseitig der Einmündung - aufgrund der engen Platzverhältnisse kann jeweils nur eine Fußgängerinsel nordöstlich bzw. südwestlich der Gleise eingeplant werden, die signaltechnische Funktion und Sicherheit für die Zufußgehenden ist gewährleistet,
- an der Kreuzung Finkenbrunn werden die vorhandenen Fußgängerüberwege über die Minervastraße und die Julius-Loßmann-Straße (Richtung Mausloch) an die neue Situation angepasst.

Die beengten Platzverhältnisse am Knotenpunkt Finkenbrunn führen dazu, dass in der Minervastraße der Linksabbieger in Fahrtrichtung Mausloch entfallen muss. Um für das Gebiet südlich der Minervastraße die Anbindung Richtung Norden zu verbessern, wird am Knoten Minervaplatz zukünftig das Linksausfahren auf die Minervastraße möglich sein. Die Verwaltung hat ermittelt, dass es nicht zu spürbarem Mehrverkehr im Gebiet kommt, unter anderem, weil der Linksabbieger sehr schwach ist.

### 3. Anträge Bündnis 90-Die Grünen vom 19.05.2022

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90-Die Grünen beantragt:

#### 3.1 Bericht über den aktuellen Planungsstand sowie Neubau „Mausloch“ und Rangierbahnhofbrücke

Der Planungsstand wird unter 2. beschrieben. Zum weiteren Vorgehen siehe 5.

Projekt DB-Mausloch:

Die DB plant die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Julius-Loßmann-Straße („Mausloch“) in den Jahren 2027 und 2028. Zur Abstimmung sämtlicher Planungen im Umfeld finden regelmäßig Gespräche zwischen der DB und den Fachdienststellen der Stadt Nürnberg statt. Insbesondere müssen die Schnittstellen zwischen den Projekten genau abgestimmt werden.

Sanierung bzw. Neubau Rangierbahnhofbrücke

Die Verwaltung arbeitet in enger Zusammenarbeit mit der DB an einer Lösung für den eventuell zeitgleich möglichen Neubau der Brücke.

Projekt Kinder- und Jugendhaus:

Im Bereich der neuen Wendeschleife entsteht eine neue Bebauung mit einem Jugendtreff und einer Kindertagesstätte. Die Planungen wurden aufeinander abgestimmt.

Projekt SUN:

Seit März dieses Jahres bis voraussichtlich Dezember 2024 baut SUN in der Minervastraße einen Stauraumkanal. Hierzu erfolgt ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen den Projektbeteiligten. Die oberirdischen Bauwerke wurden bereits mit der Straßenbahntrasse abgestimmt.

Groß- und Schwertransporte:

Durch die Dianastraße und die Minervastraße führt die Schwerlastroute zum Hafen Nürnberg. Der Streckenabschnitt wird regelmäßig von Fahrzeugen mit hohen Transportgewichten und großen Transportabmessungen befahren. Im Bereich der Nimrodstraße müssen zukünftig die Fahrleitungsanlagen der Straßenbahn gequert werden. Bei der Planung wurden die Belange, in enger Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen, entsprechend berücksichtigt.

#### 3.2 Prüfung eines vollständigen Gleisdreiecks am Knoten Finkenbrunn

Ein vollständiges Gleisdreieck wird realisiert. Die Lösung führt zu einer Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im täglichen Betrieb durch die Möglichkeit, in beiden Richtungen von und zum Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße über die Minervastraße aus- und einzurücken. Dadurch wird auch die Gugel- und Landgrabenstraße zu Beginn und Ende der Betriebszeiten entlastet.

#### 3.3 Bericht über die Weiterentwicklung der Buslinie 68

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung der Neubaustrecke Minervastraße wird im Abschnitt Dianaplatz – Worzeldorfer Straße die heutige Buslinie 68 durch das hochwertige Straßenbahnangebot ersetzt. Die Buslinie 68 wird planerisch zunächst auf den südöstlichen Abschnitt Worzeldorfer Straße – Langwasser Mitte und den nördlichen Abschnitt Gustav-Adolf-Straße – Dianaplatz verkürzt.

Ziel der folgenden planerischen Überlegungen ist eine betrieblich und verkehrlich sinnvolle Angebotsanpassung, die den Linienweg der Buslinie 68 ab Dianaplatz aufnimmt. Auch für den südöstlichen Abschnitt sind Angebotsanpassungen vorstellbar.

Im Rahmen der aktuellen Beschlusslage erfolgen fortlaufend verwaltungsinterne Abstimmungsgespräche und Planungen zur Angebotsoptimierung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in Nürnberg. Mit Bezug auf die Linie 68 ist noch kein Planungsstand erreicht, der genauere Aussagen zulässt.

### 3.4 Baumerhalt

Bei der Planung wurde darauf geachtet, möglichst viele der vorhandenen Bäume zu erhalten. Jedoch sind Eingriffe in den Baumbestand auf dem Mittelstreifen der Minervastraße und nördlich der DB-Unterführung unvermeidbar. In den Seitenbereichen können, bis auf die Bereiche der Haltestellen, die vorhandenen Bäume erhalten und sogar neue Bäume gepflanzt werden. Die Straßenbahn wird auf einem rasenbegrüntem Gleiskörper geführt. Andere Trassenvarianten wurden geprüft, aber aufgrund der Nachteile für die betriebliche und verkehrliche Abwicklung verworfen. Positive Auswirkungen auf den Erhalt von Bäumen hätten sich dadurch nicht ergeben.

Für das Planfeststellungsverfahren wird ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, in dem die Eingriffe in Natur und Landschaft erfasst und bewertet werden. Daraus abgeleitet werden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung und ggf. der Kompensationsbedarf ermittelt, der sich auf Grundlage, der nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen ergibt. Durch Ausgleichsmaßnahmen kann Kompensationsbedarf ausgeglichen werden. Der LBP wird Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und damit rechtsverbindlich. Die festgelegten Aspekte und Maßnahmen sind bei der Bauausführung zu beachten bzw. umzusetzen.

### 3.5 Minimierung Fahrstreifenbreiten zugunsten Umweltverbund und Schaffung hochwertiger Radinfrastruktur und Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende, insbesondere am Knoten Finkenbrunn

Der Mobilitätsbeschluss und die Hinweise des ADFC werden, so weit es möglich ist, berücksichtigt.

Die bei öffentlicher Vorstellung der Planung dargestellten Maße für die Radstreifen wurden inzwischen noch zugunsten des Radverkehrs verändert. Die Fahrstreifenbreite darf 3,25 m nicht unterschreiten. Die schon heute bestehenden Radstreifen sind nicht Teil der Planfeststellung (Markierung). Sie werden aber nach Möglichkeit auf die Maße des Mobilitätsbeschlusses verbreitert.

Am Knoten Finkenbrunn sind die durchgehenden Radverkehrsanlagen im Plan enthalten. Der Duktus „Radstreifen“ kann aus Platzgründen nicht verändert werden und wird über die Kreuzung hinweg geführt. Die Linksabbiegemöglichkeiten werden noch geprüft und im weiteren Verfahren nach Möglichkeit ergänzt. Hierbei versucht die Verwaltung, vor allem die für den MIV entfallende Linksabbiegemöglichkeit zumindest für den Radverkehr mit einer indirekten Lösung zu erhalten. Die Lösung hängt von einer derzeit laufenden Planung für Radwege in der Straße Finkenbrunn ab. Diese wird dem planenden Büro für die Ausführungsplanung noch zugeliefert und ist nicht Bestandteil der Planfeststellung. Der Plan Finkenbrunn wird dem AfV nach Fertigstellung und stadtinterner Abstimmung noch vorgelegt.

- 3.6 Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an allen Kreuzungsseiten der Knotenpunkte → siehe 2. Planung (Auflistung der Knotenpunkte)
- 3.7 Verbesserung der Anbindung für den Fuß- und Radverkehr am Heistersteg und zum „alten Kanal“

Durch den Wegfall der bisherigen Wendeschleife bestehen dort zukünftig Möglichkeiten zur Verbesserung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr. Dies ist nicht Bestandteil der Planung und hängt u.a. von laufenden Bauvorhaben in diesem Bereich ab.

Die Verbindungen zum „alten Kanal“ sind nicht Bestandteil des Straßenbahnprojekts. Die Verwaltung arbeitet parallel an einem Plan für Radverkehrsanlagen zwischen dem „Mausloch“ und der Lichtsignalanlage Finkenbrunn / Regenbogenstraße beim Ludwigskanal.

#### 4. Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme ist im BIC (BIC0112) aufgenommen. Es werden Zuschüsse aus dem GVFG für den Gleis- und den Straßenbau beantragt.

Folgende Kostenschätzung liegt derzeit vor:

- Abschnitt A (Dianastraße von der bestehenden Wendeschleife bis zur Nimrodstraße, inklusive Wendeschleife): ca. 4,9 Mio. Euro (brutto)
- Abschnitt B (Dianastraße von der Nimrodstraße bis Finkenbrunn): ca. 24,6 Mio. Euro (brutto)

#### 5. Weiteres Vorgehen / Zeitplan

- Fertigstellung der Fachgutachten, bestehend aus der Umweltverträglichkeitsprüfung, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, dem LBP und dem Immissionsschutz,
- Einarbeitung ausstehender Details aus den Fachgutachten,
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Mittelfranken und Start des Planfeststellungsverfahrens mit der Auslegung der Planung,
- Ergänzung der Unterlagen für das Projektdossierverfahren und Einreichung beim Fördermittelgeber.

Derzeit läuft die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen. Das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2023 durchgeführt werden. Parallel wird mit Zuschussanträgen und der Ausführungsplanung begonnen. Der Zeitplan ist eng. Die Verwaltung wird gemeinsam mit der VAG alles daransetzen, dass der Baubeginn zeitnah erfolgt.

#### 6. Fazit

Mit der geplanten Straßenbahnverbindung wird ein wichtiger Bestandteil der Projekte des (NVEP 2025+ realisiert und es besteht die Möglichkeit, neue Direktverbindungen per Schiene im Stadtgebiet zu ermöglichen. Insbesondere wird die Anbindung der Gartenstadt an die Achse Gibitzenhofstraße – Plärrer – Nordstadt – Am Wegfeld erheblich verbessert. Die Erreichbarkeit der Gartenstadt im Falle einer Sperrung des „Mauslochs“ für die Straßenbahn bleibt erhalten. Ein zweiter Ausrückweg für den Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße wird ermöglicht. Im Rahmen des Umbaus werden die Radverkehrsanlagen in der Minervastraße erhalten bzw. verbessert. Die gesamten Anlagen werden barrierefrei.