

Erschließung des neuen Stadtteils Lichtenreuth mit der Straßenbahn

Entscheidungsvorlage

1. Ausgangssituation

Die Straßenbahn-Neubaustrecke zwischen der Südstadt (Tristanstraße) und der Bauernfeindstraße durch den neuen Stadtteil Lichtenreuth ist bereits im Nahverkehrsentwicklungsplan der Stadt Nürnberg (NVEP 2025+) enthalten.

Mit dem Gleisbau bis zur Bauernfeindstraße und der Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 sowohl nach Süden als auch nach Norden zur Stadtparkschleife entsteht eine neue Durchmesserlinie.

Mit dem mehrheitlichen Beschluss im Stadtrat am 04.03.2020 wurde der Linienverlauf der Straßenbahntrasse, von der Tramhaltestelle Tristanstraße in der Allersberger Straße bis zum bestehenden U-Bahnhof Bauernfeindstraße, als Grundlage für die zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen genehmigt. Der Auftrag für die Erstellung der Planung sowie der Planfeststellungsunterlagen (LPH 1 bis 4) wurde im Mai 2021 an ein Ingenieurbüro vergeben. Die Vorentwurfsplanung wurde im Februar 2022 bei den zuständigen Fachdienststellen instruiert. Basierend auf dem Instruktionsergebnis, werden derzeit die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Fachgutachten und die Entwurfsplanung ausgearbeitet.

Am 21.06.2022 fand online eine Informationsveranstaltung statt, bei der der Öffentlichkeit das Vorhaben vorgestellt und Fragen beantwortet wurden.

Die Abklärung der Zuwendungsfähigkeit mit dem Fördermittelgeber läuft derzeit noch.

2. Planung

Der Planungsbereich umfasst den 2,5 km langen Abschnitt ab der Haltestelle Tristanstraße in der Allersberger Straße bis zum Endhalt Bauernfeindstraße mit Anschluss an die U1 und beinhaltet alle Maßnahmen und Anpassungen, die für die Realisierung der Straßenbahntrasse notwendig sind.

Die von Norden kommende zweigleisige Trasse der Linie 7 wird verlängert und in Mittellage weitergeführt. Sie überquert die Frankenstraße oberirdisch und mündet in eine eigene Trasse zwischen dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge bzw. dem Zoll und dem westlich gelegenen Z-Bau (Stadt Nürnberg) ein. Die Lage der Trasse und die Anpassungsmaßnahmen wurden mit den Anliegenden ausführlich besprochen. Die Querung wird signaltechnisch am Knoten Allersberger Straße / Frankenstraße und an einer neuen LSA in Höhe der Zufahrten zu Zoll und Z-Bau gesteuert. Die Lösung wurde detailliert signaltechnisch geprüft und die Leistungsfähigkeit des Rings ist gewährleistet. Zudem werden die Buslinien, die mit dem Individualverkehr am Südring fahren, in der Steuerung berücksichtigt.

Die durch eine Baumreihe, einen Radweg und einen Gehweg begleitete Trasse führt in einer langgezogenen S-Kurve bis zur Ingolstädter Straße. An der Querung der Ingolstädter Straße wird diese für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Rad- und Fußverkehr kann queren.

Im städtebaulichen Entwurf des Büros „West 8“ für den städtebaulichen Entwicklungsbereich des ehemaligen Südbahnhofs beiderseits der Brunecker Straße (Lichtenreuth) war eine großzügige begrünte Trasse für die Straßenbahn durch Lichtenreuth vorgesehen. Der Duktus der damaligen Planung wird prinzipiell übernommen. Der Querschnitt wurde jedoch den aktuellen Erfordernissen angepasst. Es handelt sich um einen zweigleisigen Rasengleiskörper, der auf der Westseite von einem Baumstreifen, getrennten Rad- und Gehwegen und der Brunecker Straße begleitet wird.

Die Brunecker Straße (Modul I) wird ebenfalls durch einen baumbesetzten Grünstreifen abgetrennt, so dass für Radfahrende und Zufußgehende eine attraktive Trasse entsteht. Auf der Ostseite sind die parallelen Verkehrsanlagen noch im Planungsstadium (Modul II). Die Lage der Zuwegungen zu den Haltestellen über die angrenzenden Plangebiete wurden innerhalb der Verwaltung abgestimmt.

Die Trasse quert den in Ost-West-Richtung verlaufenden Grünzug und grenzt dann an das Gelände der neuen Technischen Universität (UTN), weiterhin parallel zur Brunecker Straße verlaufend. Verursacht durch den Flächenbedarf des Freistaats bei der Planung der UTN wird der bisher getrennte Rad- und Gehweg hier zu einem reinen Radweg. Der dort geringer werdende Fußgängerverkehr verteilt sich auf die Westseite der Brunecker Straße und in das Unigelände.

Die Brunecker Straße endet an der Südkante des Moduls I und wird entsprechend B-Plan für das Modul I als Geh- und Radweg bis zur Dr.-Luise-Herzberg-Straße weitergeführt. Dort verzweigen Wegeverbindungen zur Rangierbahnhofsiedlung und zur Münchener Straße. Die Straßenbahn quert die Dr.-Luise-Herzberg-Straße signalgeregelt und verläuft in südlicher Lage bis zur Münchener Straße, vor der sie nach Süden zur Wendeanlage abzweigt. Im Bereich des Abzweigs ist eine spätere, die Münchener Straße querende Verlängerung nach Süden optional durch eine entsprechende Planung von Gleis und Höhenlage der Münchener Straße vorbereitet.

Die Wendeanlage entsteht im Bereich des heutigen P+R-Platzes. Jedoch wird das Gelände auf das Niveau der Münchener Straße aufgefüllt, so dass die Fahrgäste ebenerdig zum Eingang des U-Bahnhofs und zur Rangierbahnhofsiedlung laufen können.

Haltestellen:

1	Tristanstraße	Anpassung der bestehenden Haltestelle
2	Hiroshimaplatz	neue Straßenbahnhaltestelle mit Umstieg zu den Ringbuslinien
3	ca. 130m südlich Ingolstädter Straße	neue Straßenbahnhaltestelle zwischen Modul I und II, in einen kleinen Stadtteilplatz integriert
4	südlich des Stadtteilparks	neue Straßenbahnhaltestelle zwischen Modul I und Unigelände
5	im südlichen Bereich des Unigeländes	neue Straßenbahnhaltestelle auf einem Platz - diese Haltestelle liegt unweit des Tunnels der U1 - die Option auf eine spätere Realisierung eines U-Bahn-Halts wird grundsätzlich nicht verbaut
6	Bauernfeindstraße	neue Haltestelle mit Wendeanlage und zwei Bahnsteigen

Der geringe Abstand zwischen den Haltestellen 3 und 4 gewährt eine optimale Erschließung der angrenzenden Stadtteilbereiche in der Tiefe.

Alle Haltestellen (außer Bauernfeindstraße) bekommen zwei Zugänge. Dort kann die Gleistrasse gequert werden. Dies gilt auch für ggf. vorhandene Radwege. Eventuell ist auf freier Strecke eine Querung im Park zur Verbindung von Spielflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger erforderlich. Aus Gründen der betrieblichen Sicherheit sollen Querungen auf freier Strecke möglichst vermieden werden.

Die Stromversorgung der Tram erfolgt im Regelfall über Mittelmaste, bzw. in Kurvenbereichen außenstehende Maste. Zur Versorgung der neuen Straßenbahntrasse mit Fahrstrom sind drei Unterwerke erforderlich. Die Standorte sind in Höhe Südstadtbad, nördlich der Ingolstädter Straße und südlich der Dr.-Luise-Herzberg-Straße.

Für einen eventuellen Schienenersatzverkehr gibt es in Lichtenreuth aufgrund der Struktur des Areals keine parallele Trasse. Ersatzhaltestellen liegen in der Allersberger Straße und

Münchener Straße (hierfür sind in den Modulen II und UTN entsprechende Wegeverbindungen vorgesehen).

Für die Trasse ist Grunderwerb erforderlich. Die Verhandlungen werden gerade vorbereitet. Im Zuge der Baumaßnahme muss vorab die alte Tunnelanlage in der Allersberger Straße, der Frankenstraße und am Hiroshimaplatz zurückgebaut werden. Ein Teil des Bauwerks verbleibt aus Kostengründen im Boden. Die aufwendige Detailplanung mit Abwägung aller Belange läuft noch. Die Rückbaumaßnahme wird Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Der Planstand ist nach einem aufwendigen Abstimmungsverfahren innerhalb der Verwaltung nun beschlussreif. Im Detail werden bei einem Projekt dieser Größenordnung noch Änderungen durch das planende Ingenieurbüro in Abstimmung mit der Verwaltung und der VAG notwendig, die jedoch die Grundzüge der Planung nicht berühren:

- Die Haltestelle Tristanstraße könnte ggf. um einige Meter verschoben werden. Es wird im Rahmen einer Gleissanierung in der Allersberger Straße geprüft, die Ausfahrt Jean-Paul-Platz in die Signalisierung mit einzubeziehen, um die Verkehrssicherheit und die Möglichkeiten der Straßenbahnbeschleunigung zu verbessern. Die Verwaltung prüft zur Zeit die Anlage eines Rasengleises in Richtung Norden bis zur Wodanstraße. Zu gegebener Zeit wird die ans Projekt anschließende Neuplanung zwischen der Haltestelle Tristanstraße und der Wodanstraße noch im Verkehrsausschuss vorgelegt.
- Im Bereich Sperberstraße und Allersberger Straße wird die Radwegführung noch optimiert und möglichst gemäß Mobilitätsbeschluss verbreitert.
- Eine Verziehung der Fahrbahnen Frankenstraße im Bereich der Querung Z-Bau ist im Detail erforderlich, um Aufstellflächen für Rad- und Fußverkehr zu optimieren. Die dortige LSA wird noch genauer ausgearbeitet, aber nicht mehr grundsätzlich geändert.
- Der Radweg zwischen Frankenstraße und Ingolstädter Straße wird auf 3,0 m verbreitert. Der Gehweg wird dann 2,5 m breit.
- Alle Querungen der Straßenbahntrasse müssen gesichert werden. Dies kann durch gute Sicht, bauliche Lösungen oder eine signaltechnische Einrichtung gewährleistet werden. Diese Details werden noch erarbeitet und im Rahmen der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mit der TAB (Technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Mittelfranken) sowie der VAG (Betriebsleiter) abgestimmt.
- Die Querung der Straßenbahn über die Dr.-Luise-Herzberg-Straße wird signaltechnisch gesichert. Die Straße und die Wege werden nur gesperrt, wenn eine Straßenbahn quert. Ansonsten haben Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr Vorrang.
- Die Entwässerungseinrichtungen werden noch im Detail eingearbeitet.
- Im Plan noch nicht dargestellten Baumpflanzungen entlang des Rasengleises südlich der Ingolstädter Straße werden ebenfalls ergänzt.

3. Linienkonzept

Zunächst wird die vorhandene Straßenbahnlinie 7 nach Süden verlängert. Mit der nördlichen Verlängerung zur Stadtparkschleife entsteht eine attraktive Durchmesserlinie, die Nord- und Südstadt feinerschließend miteinander verbindet und gleichzeitig auf den stark belasteten

altstadtnahen Ästen der U1-Süd und U2-Nord für Entlastung sorgen kann. Im Stammabschnitt zwischen Wodanstraße und Rathenauplatz verkehren dann zwei Straßenbahnlinien als Direktverbindung über den Hauptbahnhof. In der Anlage wird die neue Linie dargestellt.

Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass das umgebende Straßennetz nicht viel zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Deshalb enthalten alle planerischen Überlegungen in Lichtenreuth das Bestreben, möglichst viel Kraftfahrzeugverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern.

Mit dem Baufortschritt in Lichtenreuth und der Technischen Universität wird das Fahrgastaufkommen steigen. Dies ist erwünscht und eine Verdichtung des Angebots durch eine zweite Straßenbahnlinie, die neue Direktverbindungen ermöglicht, ist betrieblich möglich.

4. Kosten und Finanzierung

Die Maßnahme ist im BIC aufgenommen und muss noch für den MIP angemeldet werden. Es werden Zuschüsse aus dem GVFG-Bundesprogramm beantragt. Mit dem Bundesministerium und dem Freistaat Bayern hat es schon Abstimmungstermine gegeben.

Folgende grobe Kostenschätzung liegt derzeit vor:

- ca. 8,5 Mio Euro (brutto) Rückbau Tunnelanlagen
- ca. 24 Mio Euro (brutto) Gleis- und Straßenbau (ohne Grunderwerb)

5. Weiteres Vorgehen

- Fertigstellung der Fachgutachten, bestehend aus der Umweltverträglichkeitsprüfung, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem Immissionsschutz,
- Einarbeitung aus den Details der Fachgutachten,
- Einreichung der Planfeststellungsunterlagen bei der Regierung von Mittelfranken und Start des Planfeststellungsverfahrens mit der Auslegung der Planung,
- Ergänzung der Unterlagen für die Kosten-Nutzen-Untersuchung (NKU) in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber.

Nach dem derzeitigen Zeitplan soll das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2023 durchgeführt werden. Alle weiteren Meilensteine (Zuschussantrag, Ausschreibung, Bauvorbereitung) richten sich nach der Länge des Planfeststellungsverfahrens. Die Verwaltung wird gemeinsam mit der VAG alles daransetzen, dass zeitnah der Baubeginn 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. Der Stadtteil wird flächendeckend optimal per Schiene erschlossen. Die gesamten Anlagen werden barrierefrei.

Der nun begehrte Beschluss ist erforderlich, um den Zeitplan einhalten und weitere Aufträge vergeben zu können.

7. Ausblick

Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 10.04.2019 ist die Planung für eine Straßenbahnverlängerung von der Bauernfeindstraße bis zur Messe-Ost / Große Straße zu konkretisieren. Mit der Messe sind bereits mehrere Gespräche über eine Trassenführung durchgeführt worden. Eine konzeptionelle Skizze wird derzeit erarbeitet.

Für eine Verlängerung Messe Ost / Große Straße - Klinikum Süd ist gemäß Beschluss eine Trasse zu sichern und freizuhalten. Eine konzeptionelle Vorplanung wurde erstellt.

Aktuell werden auf Basis der zum Juli 2022 in Kraft getretenen fortgeschriebenen Standardisierten Bewertung „2016 plus“ die Nachweise der Förderwürdigkeit erarbeitet. Die dafür erforderliche aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung betrachtet im ersten Schritt das Gesamtprojekt bis zum Klinikum Süd. Erste Ergebnisse sollen noch 2022 vorliegen.