

Nürnbergers Straßenbahn fit für die Zukunft machen; Fahrgastfreundliches Baustellenmanagement bei der Straßenbahn

Ausführlicher Sachverhalt

In zwei Anträgen vom 06.10.2022 stellt die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen detaillierte Fragen zur Durchführung von Baustellen und Erhaltung der Betriebsqualität im Nürnberger Straßenbahn-Netz.

Dazu nimmt die Verwaltung in Abstimmung mit der VAG wie folgt Stellung:

Seit dem Beschluss zum Erhalt der Nürnberger Straßenbahn im Jahr 1994 wurde zielgerichteter und effektiver in die Substanz investiert als es früher der Fall war. Die Infrastruktur befindet sich in einem sicheren und den technischen und gesetzlichen Normen entsprechenden Zustand. Die Qualität des Betriebs hat seitdem sichtbar und spürbar zugenommen, nicht zuletzt durch die Realisierung besonderer Bahnkörper, Gleisabmarkierungen und den nahezu vollständigen Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen im Straßenbahnbereich.

1. Langsamfahrstrecken

Die Anzahl der rein gleiszustandsbedingten Langsamfahrstrecken im Straßenbahnnetz ist insgesamt als gering einzustufen. VAG und Verwaltung sind bemüht, diese so schnell wie möglich zu beseitigen. Im Jahr 2022 gab es keine solchen Langsamfahrstrecken. Im November dieses Jahres wird ein stark abgenutzter Gleisbogen im Bereich Kontumazgarten saniert und somit eine Langsamfahrstrecke nach kurzer Zeit wieder beseitigt. Insgesamt gibt es keine steigende Tendenz.

Allerdings sind Maßnahmen zum Teil aufgrund notwendiger Koordinierungen und Bündelungsbestrebungen nicht im vorgesehenen Zeitfenster durchführbar, so dass vorgezogene Unterhaltsmaßnahmen, wie eben z.B. am Kontumazgarten, unvermeidbar sind.

Die Auswirkungen reichen vom einfachen Aufschweißen an Schwachstellen bis hin zum vorzeitigen Gleistausch. Verständlich, dass alle Beteiligten Interesse daran haben, solchen Aufwand möglichst zu vermeiden.

2. Zustand der Gleise, Weichen, Oberleitungsanlagen und sonstiger Infrastruktur

Die VAG hat eine Übersicht über den Zustand der einzelnen Teilanlagen. Diese Unterlagen sind äußerst komplex und werden ständig aktuell gehalten. Schwerpunkt in den nächsten Jahren sind die Erneuerung weiterer verkehrswirksamer Abschnitte im Bereich Landgrabenstraße, Johannisstraße und Frankenstraße mit teilweise komplexen Umplanungen zur Ertüchtigung des Straßenraums und Herstellung der Barrierefreiheit vorgesehen. Der Vorlauf und die notwendigen Genehmigungsverfahren erfordern einen immensen personellen Aufwand, so dass störende Vorabmaßnahme nicht immer vermeidbar sind. Zum Teil lösen solche Maßnahmen jedoch gar keinen Schienenersatzverkehr aus, sondern werden unter laufendem Betrieb abgearbeitet.

3. Instandhaltungen

Wenn die VAG Gleisbaumaßnahmen anmeldet, prüft das Verkehrsplanungsamt immer die Notwendigkeit von Umplanungen im Straßenraum. Dabei werden auch Gleisbereiche in ihrer Lage optimiert, die für den Betrachter nicht sichtbar sind, um die Fahrdynamik zu verbessern und zukünftige Änderungen im Straßenraum zu erleichtern.

Größere Umplanungen sind im Bereich Johannisstraße, Wodanstraße, Allersberger Straße, Landgrabenstraße und Frankenstraße vorgesehen. Diese Maßnahmen lösen ein Planfeststellungsverfahren aus. Dafür wird der Straßenraum auch für die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und hinsichtlich Grünbelangen optimiert. Der Aufwand für die Erstellung der Unterlagen und die Beibringung der nötigen externen Leistungen ist nicht zu unterschätzen. Stets ist zu hoffen, dass Betroffene das Verfahren nicht zu sehr durch Einwendungen und sogar Klagen verzögern.

VAG und Verwaltung sind gleichermaßen daran interessiert, das Netz stabiler hinsichtlich des Betriebsablaufes – auch bei Störungen – zu gestalten. Deshalb werden zurzeit neben den einschlägig bekannten Neubaustrecken Minervastraße und Brunecker Straße neue Gleisverbindungen zwischen Allersberger Straße und Wodanstraße, bessere Wendeanlagen am Plärrer im Zuge der Wiederherstellung nach der U-Bahn-Sanierung und eine erweiterte Wendeanlage am Südfriedhof konzipiert.

Am Hauptbahnhof soll ein neues Gleis für die Erhöhung der Kapazität auf der Straßenbahninsel in Höhe Grandhotel entstehen und die Ergänzung der Gleisverbindung Celtistunnel – Rathenauplatz wird untersucht. An der Stadtparkschleife entsteht ein Überholgleis mit Aufstellmöglichkeit für mehrere Straßenbahnzüge in speziellen Betriebsszenarien.

Dies alles erfordert Zeit und vor allem viel Geld. Die Haushaltsberatungen sind dabei ein wichtiger Baustein. Die Verwaltung (Vpl mit SÖR) und die VAG erarbeiten zurzeit einen Ablaufplan für die Koordinierung aller vorgesehener größerer Maßnahmen in den nächsten 7-10 Jahren. Die Stadt Nürnberg koordiniert dieses Programm als Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs. Die Federführung obliegt dem Verkehrsplanungsamt. Durch die Ergänzung betrieblicher Infrastruktur wird die Netzflexibilität und -Resilienz verbessert.

Zu den Bahnsteigen ist anzumerken, dass die Barrierefreiheit oberste Priorität genießt. In einer der nächsten Sitzungen des Verkehrsausschusses wird darüber berichtet. Zudem werden auf den wichtigen Nord-Süd-Achsen zwischen Thon und Langwasser bzw. Gibitzenhof die Bahnsteige für eine Nutzlänge von 60 Metern vorbereitet oder ausgebaut, um in ferner Zukunft andere Wagenkonstellationen einsetzen zu können. Auch die StUB plant mit diesen Maßen. Die Strecke nach Langwasser erhält von Anfang an 60 Meter lange Bahnsteige.

Die VAG hat z.B. den Wegfall der Wendeanlage in Thon und den Rückbau der früheren Doppelhaltestellen am Hauptbahnhof durch die Entscheidung für 25 cm hohe Bahnsteige bemängelt. Solche Nachteile werden zukünftig vermieden und durch die vorgesehenen Verbesserungen der Infrastruktur auch kompensiert.

4. Koordination der Gleisbaumaßnahmen

Die Gleisbaumaßnahmen werden möglichst sinnvoll zusammengefasst und mit den anderen städtischen Infrastrukturbetreibern, wie beispielsweise SÖR, SUN oder N-ergie, abgestimmt. Der beim SÖR angesiedelte Baustellenkoordinator wird bei Gleisbaumaßnahmen grundsätzlich frühestmöglich zur Maßnahmenabstimmung eingebunden. Die VAG beteiligt sich auch an der Finanzierung dieser zentralen Baustellenkoordination beim SÖR.

Der Baustellenkoordinator versucht im Rahmen seiner kapazitiven Möglichkeiten andere anstehende Maßnahmen miteinander zu verzahnen oder in den zeitlichen und verkehrlichen Gleichklang zu bringen. Gerade wenn Streckensperrungen der Straßenbahn notwendig werden, sollen „im Schatten dieser Sperrungen“ möglichst weitere Baumaßnahmen gleichzeitig mit abgewickelt werden. Dies ist aber nur möglich, wenn rechtzeitig alle entscheidenden Informationen der verschiedenen Baubeteiligten vorliegen, um diese dann in eine koordinierte verträgliche Reihung zu bringen. So sollen wiederholte Baumaßnahmen mit ihren negativen verkehrlichen Auswirkungen in gleichen Abschnitten möglichst vermieden werden.

Als positives Beispiel kann die Maßnahme „Glockenhof“ genannt werden. Im Zuge dieser großflächigen Gleiserneuerungen im Bereich Bahnhofstraße, Scheurlstraße und Allersberger Straße wurden durch verschiedene Beteiligte vorab Sanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Durch die gemeinsame Bauabwicklung wird zwar die Anzahl der Sperrungen insgesamt reduziert, allerdings sind Sperrungen für mehrere koordinierte Gewerke komplexer und langwieriger in ihrer Abwicklung. Auch vergrößern sich Baufelder über die Straßenbahnmaßnahmen hinaus.

Die Zusammenarbeit ist aus Sicht der Beteiligten sehr gut. Allerdings ist die Problemlage auch äußerst komplex, so dass Überraschungen, z.B. durch die Auffindung unbekannter Sparten, nicht auszuschließen sind. So musste vor einigen Jahren eine Bordsteinkante am Bahnhofsplatz wegen einer Gasleitung – für Verkehrsteilnehmer bedeutungslos, für die Baufachleute wichtig – abweichend vom Plan verschwenkt werden, um eine immense Bauzeitverzögerung zu vermeiden. All dies ist nur durch das überdurchschnittliche Engagement der Beteiligten zu bewerkstelligen.

Da die Linie 5 als Negativbeispiel im Antrag explizit genannt wurde, kann man aber auch die Grenzen der Baustellenkoordinierung an diesem Beispiel darstellen. Die gut koordinierte Maßnahme „Glockenhof“ sah für die Durchführung aller Gewerke eine Sperre für sechs Monate vor. Während die Maßnahme bereits lief, wurde von SUN eine weitere Maßnahme in der Bahnhofstraße angemeldet. Bei aller Voraussicht kann dies in laufenden Prozessen passieren. Die Betriebsunterbrechung der Linie 5 musste um weitere ca. sechs Monate verlängert werden.

5. Schienenersatzverkehr

Allen Verantwortlichen und in der Fachwelt ist bewusst, dass der Ersatz von Straßenbahn durch Bus einen Fahrgastverlust auslöst, der von den konkreten betrieblichen Qualitäten des Busverkehrs abhängt. Der Fahrgastverlust wird nach Inbetriebnahme der Straßenbahn nur langsam kompensiert. Nach Möglichkeit wird der betriebliche Aufwand durch Lage in Ferienzeiten minimiert.

6. Kletterweichen

Unter der Zielsetzung der Zusammenfassung von baulichen Projekten in einer Maßnahme ist auch der Einsatz von Kletterweichen zu bewerten. Kletterweichen sind geeignet, auf kurzen Streckenabschnitten eine einseitige Gleisbaumaßnahme durchzuführen, während auf dem verbleibenden Gleis weiterhin eine Verkehrsabwicklung mit Straßenbahnen möglich ist. Da aber im Baustellenabschnitt nur ein Gleis für beide Richtungen zur Verfügung steht, ist aufgrund der Betriebsbehinderungen durch den Begegnungsverkehr in der Baustelle nur ein verhältnismäßig kleines Baufeld realisierbar. Auch sind Arbeiten neben der durchfahrenen Straßenbahn aus Sicherheitsgründen immer wieder zu unterbrechen, weshalb der Baufortschritt nur langsam vorstatten geht. Gebündelte Maßnahmen sind so kaum möglich, da die Anforderungen von SÖR oder SUN an deren Baufeldern durch dieses extrem kleinteilige Arbeiten nicht erfüllt werden können.

Des Weiteren ist die Anzahl der Stellen, bei denen Kletterweichen technisch eingesetzt werden können, relativ begrenzt. Daher hat man sich in Nürnberg – wie auch in anderen Straßenbahnstädten – grundsätzlich gegen Kletterweichen und stattdessen für die Unterhaltstrategie der bereits beschriebenen Maßnahmenbündelung mit einer zügigen Bauabwicklung entschieden.

Fazit:

Verwaltung und VAG arbeiten gemeinsam daran, die Straßenbahn hinsichtlich Pflege und Verbesserung der Straßenbahninfrastruktur unter den gegebenen finanziellen und räumlichen Randbedingungen fit für die Zukunft zu machen. Ein Meilensteinzeitplan für das ÖPNV-Maßnahmenprogramm bis in die 2030er Jahre hinein wird gerade unter Federführung von Vpl mit SÖR und VAG abgestimmt. Teilweise sind aufwendige Straßenumgestaltungen dadurch erforderlich. Sobald das Programm steht, wird es dem Verkehrsausschuss präsentiert.

Die Verwaltung wird rechtzeitig zu den Haushaltsberatungen die erforderlichen Mittel beantragen, so dass die Weichen für die ÖPNV-Infrastruktur der Zukunft gestellt werden und die entsprechenden Positionen im MIP verankert werden. Zudem benötigen die Beteiligten die erforderliche Personalausstattung für Planung, Verfahrensabwicklung und Baudurchführung.

Über diesen Zeitraum hinaus sind weitere Maßnahmen im Schienennetz – zum Teil im Nahverkehrsentwicklungsplan verankert – geplant. Dazu gehören z.B. die Hochschul-Linie und die nördliche Altstadtquerung mit dem höchsten Kosten-Nutzen-Faktor für neue Durchmesser- bzw. Erschließungslinien. Auch die gewünschte Wiederinbetriebnahme des Linienverkehrs in der Pirckheimerstraße erfordert planerische Vorleistungen, ein weiterer Schritt, um das Netz für zukünftige Taktverdichtungen und Erweiterungen fit zu machen.