VAG Gleissanierung Landgrabenstraße zw. Gibitzenhofstraße und Gugelstraße

Entscheidungsvorlage

1. Anlass

Die Gleise in der Landgrabenstraße zwischen Gibitzenhofstraße und Gugelstraße inklusive dem völlig verschlissenem Gleisdreieck Gibitzenhofstraße / Landgrabenstraße müssen dringend saniert werden. Durch die zwei neuen Straßenbahnlinien 10 und 11 entsteht die Notwendigkeit einer neuen Haltestelle Melanchthonplatz und der Bedarf nach einer fahrdynamisch optimierten Gleislage insbesondere im Bereich der Heynestraße.

2. Bestand

Der dichtbesiedelte Stadtteil Steinbühl ist im betroffenen Bereich extrem stark versiegelt und verfügt in vielen Straßen über einen viel zu geringen Baumbestand. Der Motorisierungsgrad ist im Vergleich zum Durchschnitt in Nürnberg relativ niedrig. Daher ist das Potential für den Umweltverbund relativ hoch.

Die Gehwege entlang der Landgrabenstraße weisen, bedingt durch das halbseitige Parken, nur selten die erforderliche Regelbreite auf. Die Straßenbahnlinien sind hier gut ausgelastet und die Haltestelle Landgrabenstraße ist im Bestand wegen der geringen Bahnsteigbreite stark überlastet.

3. Vorgelegte Planungen

Für die Gleissanierung wurden insgesamt drei Straßenpläne erstellt:

3.1 Straßenplan Gibitzenhofstraße - Haltestelle Landgrabenstraße und Gleisdreieck - 2.2346.2.1

Die überlastete Haltestelle Landgrabenstraße in der Gibitzenhofstraße wird verbreitert. In der stadtauswärtigen Richtung kann die Fahrbahnbreite auf 3,5 m verschmälert werden. Dies ermöglicht nicht nur die Verbreiterung der Haltestelle, sondern erlaubt auch eine Verschiebung des stadtauswärtigen Gleises, was zu einer verbesserten Trassierung des Gleisdreiecks führt. Dies schließt nicht nur ein Begegnungsverbot zwischen den Straßenbahnen aus, sondern auch die Mitnutzung der Haltestelle durch den Schienenersatzverkehr und Nightliner kann stadtauswärts sichergestellt werden. Darüber hinaus sorgt die optimierte Trassierung des Gleisdreiecks für einen geringeren Verschleiß der Gleise und weniger Lärm. Im Zulauf zur LSA Landgrabenstraße / Gibitzenhofstraße kann durch eine Gleisabmarkierung in der Landgrabenstraße inklusive Randstein ein reibungsloser Betriebsablauf an der Kreuzung sichergestellt werden. Die stadteinwärtige Fahrbahn in der Gibitzenhofstraße im Bereich der Haltestelle ist 4,25 m breit, um das Überholen von Radfahrenden zu ermöglichen und somit für einen reibungsloseren Verkehrsfluss an der LSA zu sorgen. Für eine separate Radverkehrsinfrastruktur fehlt der Platz.

3.2 Straßenplan Landgrabenstraße - Neue Haltestelle Melanchthonplatz - 2.2438.2.2

Die neue Haltestelle „Melanchthonplatz“ ist notwendig, um die beiden neuen Linien 10 und 11 optimal einsetzen zu können. Die Linie 11 (Gibitzenhof – Tiergarten) kann an der Haltestelle Landgrabenstraße nicht halten. Durch die neue Haltestelle kann die Haltestelle Heynestraße entfallen. Dies führt zu einer neuen und verbesserten Feinerschließung des Stadtteils durch die Straßenbahn. Zudem wird die Haltestelle Landgrabenstraße aufgrund der sich überlappenden Einzugsbereiche weiter entlastet. Erstmals wird in Nürnberg der Haltestellentyp einer „angehobenen Fahrbahn“ realisiert. Der Fahrgastwechsel wird – wie bei bisherigen dynamischen Haltestellen – durch eine LSA gesichert. Die Fahrbahn wird jedoch zum Gleis hin angehoben. Dadurch entsteht ein barrierefreier Einstieg ohne einen teuren und fahrdynamisch ungünstigen Verschwenk der Gleislage. In Verbindung mit einer taktilen Orientierungshilfe sorgt dies für eine vollständige Barrierefreiheit. Die Absicherung der Bahnsteigkante erfolgt über einen ca. 0,7 m breiten Abstandsstreifen mit Bake und Abweiser. Für eine zusätzliche Hervorhebung der Bahnsteigkante kommen zudem besondere Leuchtmittel zum Einsatz.

Im Bereich der Straßenbahn kann durch den Einsatz eines Rasengleises eine optische Verschmelzung der beiden Seiten des Melanchthonplatzes erreicht werden, was zu einer deutlichen Aufwertung zusätzlich zu den positiven Effekten der Entsiegelung führt.

3.3 Straßenplan Landgrabenstraße - Optimierung Gleislage + Umgestaltung Straßenraum - 2.2438.2.1

Infolge des Entfalls der Haltestelle Heynestraße kann die Trassierung zwischen Melanchthonplatz und Christuskirche insbesondere an der Kreuzung Heynestraße fahrdynamisch deutlich optimiert werden. Durch die neue dynamische Haltestelle Melanchthonplatz und die LSA an der Gugelstraße kann die Straßenbahn den betroffenen Abschnitt fast ausnahmslos als Pulkführerin befahren und in Verbindung mit der optimierten Trassierung können so kürzere Reisezeiten realisiert werden. Auch der Fahrkomfort kann durch die geplante Gleistrassierung deutlich gesteigert werden.

Zusätzlich zu den Vorteilen des ÖPNV können stadtgestalterisch wertvolle Elemente in der Planung berücksichtigt und die Förderung von anderen Verkehrsarten des Umweltverbundes erzielt werden. Durch die Verlegung der entsprechenden Wasserleitungen können insgesamt 18 Baumpflanzungen realisiert werden. Damit einhergehend ist eine Entsiegelung von ca. 385 m^2 möglich. Somit kann der betroffene Bereich klimagerecht angepasst werden. Durch komfortable Gehwege wird auch der Fußgängerverkehr gefördert und im Kreuzungsbereich Heynestraße wird ein Teil der Radvorrangroute 16 ausgebaut. Es werden 56 neue Stellplätze für Fahrräder geschaffen, 15 KFZ-Stellplätze fallen weg. Der ruhende Verkehr wird zukünftig besser geordnet.

3.4 Weitere Vorgehensweise / Kosten und Zeitplanung

Für die Gleissanierung – nicht für den Straßenraum - ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Der Beschluss des Verkehrsausschusses ist dafür erforderlich.

Bislang ist lediglich die Maßnahme für die neue Haltestelle Melanchthonplatz "Landgrabenstraße - Neue Haltestelle Melanchthonplatz - 2.2438.2.2" ins BIC/MIP-Verfahren aufgenommen. Die Aufnahme der beiden anderen Straßenpläne:

- Gibitzenhofstraße - Haltestelle Landgrabenstraße und Gleisdreieck - 2.2346.2.1 und
- Landgrabenstraße - Optimierung Gleislage Umgestaltung Straßenraum - 2.2438.2.1

ist ebenfalls erforderlich.

- Die Gesamtkosten für alle drei Maßnahmen belaufen sich inklusive der Leitungsverlegungen auf ca. 6,5 Mio. Euro.

- Durch den Teilausbau der Radvorrangroute 16 an der Kreuzung Heynestraße und der Umgestaltung des Straßenraums ist eine Finanzierung aus unterschiedlichen Programmen sinnvoll. Auch Fördergelder werden akquiriert werden. Zudem ist mit der VAG eine Vereinbarung zur Kostenteilung auf Grundlage des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) zu schließen.

- Der Baubeginn ist für 2026 vorgesehen, wenn alle Voraussetzungen aus der Planfeststellung sowie Finanzierung rechtzeitig zur Ausschreibung der Bauleistungen vorliegen.

4. Fazit

Die zum Beschluss vorgelegten Straßenpläne sind im Zusammenhang zu sehen und verbessern die Verkehrssituation in einem sehr beengten Straßenraum ingesamt und vor allem für den Straßenbahnbetrieb. Dringend zu sanierende Gleisabschnitte werden überplant und können zeitnah ertüchtigt werden. Die Haltestellen werden verbreitert, barrierefrei ausgebaut und der Betrieb beschleunigt. Die Verkehrssicherheit wird verbessert. Der ruhende Kfz-Verkehr geordnet. Der öffentliche Raum wird – soweit möglich – mit neuen Bäumen aufgewertet, die Bedingungen für den Radverkehr und Fußverkehr optimiert.

Die Planung ist innerhalb der Verwaltung und mit der VAG abgestimmt. Der Beschluss des Verkehrsausschusses (AfV) ist ein wichtiger Meilenstein, um die Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren zu beginnen.