Vermeidung von Störungen und Unfällen im Straßenbahnverkehr

Entscheidungsvorlage

Bedingt durch die historische Entwicklung des Straßenbahnnetzes in Nürnberg teilt sich die Straßenbahn im innerstädtischen Bereich über lange Strecken den Straßenraum mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Für einen verlässlichen und sicheren Betrieb der Straßenbahn ist es unerlässlich, dass sich alle Verkehrsteilnehmenden an die Verkehrsregeln halten und die Flächen für die Straßenbahn freihalten.

Die bereits durch Straßenmarkierungen abgetrennten Flächen, welche der Straßenbahn mehr Verkehrssicherheit und Pünktlichkeit bringen, werden regelmäßig von anderen Verkehrsteilnehmenden ignoriert.

Seit dem Jahr 2021 ist eine konstant hohe Anzahl von Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen, verursacht durch den MIV, festzustellen. Gründe sind vorwiegend Fehler beim Abbiegen und Wenden, zu geringer seitlicher Abstand neben der Straßenbahn, unerlaubter oder spontaner Fahrstreifenwechsel sowie Verstoß gegen den Vorrang der Straßenbahn oder Verkehrszeichen. Hinzu kommen Gefahrenbremsungen durch die Straßenbahn, um Unfälle zu vermeiden. Diese führen aber zu Gefährdungen der Fahrgäste in den Zügen.

Die Anzahl der durch Dritte verursachten Unfälle ist in den Jahren 2021 / 2022 von 100 im Jahr über 120 im Jahr 2023 auf 150 im Jahr 2024 gestiegen. Die Unfälle führen zu unverzüglichen Betriebsunterbrechungen im Netz, notwendigen Ersatzverkehren durch Taxis oder Busse, verlängerten Reisezeiten für die Fahrgäste, erhöhtem Personaleinsatz für die VAG sowie aufwendigen Instandsetzungen der Fahrzeuge.

Die betrieblichen Aufwendungen der VAG (Ersatzverkehr, Personal) betragen ca. 200 T Euro im Jahr. Die Kosten für die Instandsetzung der Fahrzeuge belaufen sich auf ca. 700 T Euro bis 900 T Euro im Jahr.

Die VAG hat bereits mit der Anpassung der Aus- und Weiterbildung des Straßenbahnfahrpersonals, der Sensibilisierung aller Fahrerinnen und Fahrer sowie mit Betriebskontrollen auf das Unfallgeschehen reagiert und auch Verbesserungen erreicht. Trotz angepasster und vorausschauender Fahrweise führt die Missachtung der Bahn im Straßenraum sowie der Verkehrsregeln und -zeichen weiterhin zu regelmäßigen Unfällen. Eine physische Abgrenzung der Flächen zwischen Straßenbahn und MIV ist, wo es möglich ist, die einzig zielführende Maßnahme.

Der Verwaltung sind diejenigen Stellen, an denen es regelmäßig zu Unfällen und / oder Verzögerungen kommt, bekannt.

Zwei Beispiele seien hier genannt:

In der Landgrabenstraße zwischen Christuskirche und Aufseßplatz wurden im Jahr 2023 weite Teile der Fahrbahn für die Straßenbahn abmarkiert. In Teilbereichen wird in zweiter Reihe gehalten oder geparkt. Dies zwingt den fließenden oder auch stockenden Verkehr auf die Flächen der Straßenbahn, so dass deren Betrieb gefährdet und verzögert wird. An Lichtsignalanlagen angemeldete Fahrzeuge kommen dort später an und erhöhen so die Eingriffsschwere zulasten anderer Verkehrsteilnehmender und / oder versäumen ihre Freigabezeit. Zudem wird regelmäßig über die abmarkierten Flächen nach links abgebogen oder gewendet. Dies zwingt die Straßenbahn zu Gefahrenbremsungen oder führt zu Kollisionen.

In der Sulzbacher Straße, am Übergang zur Äußeren Sulzbacher Straße, ist der Gleisbereich komplett abmarkiert. Grundsätzlich hat sich die Lösung bewährt.

Jedoch sind teilweise im Minutentakt Missachtungen zu beobachten und die Fläche wird sogar als „Linksabbiegespur“ benutzt, um abzubiegen oder zu wenden. Spontane Manöver dieser Art führen vermehrt zu Unfällen mit der Straßenbahn mit den üblichen Folgen wie Schienenersatzverkehr oder Fahrtausfälle, die sich durch die betriebliche Verbindung der Linien zeitlich lang und räumlich quer durch die Stadt ausbreiten. Dass in seltenen Fällen an Radfahrern oder der Müllabfuhr vorbeigefahren wird, ist noch hinnehmbar, das teilweise spontane Überfahren der gesamten Fläche soll zukünftig jedoch durch einen Kunststoff-Bord und Sichtzeichen in der Mitte verhindert werden.

In Absprache mit der VAG wurden nach wiederholten Ortsbesichtigungen, bei denen sich die Missstände bestätigten, Pläne erstellt, die die Montage von Kunststoffpfosten vorsehen, um das Befahren der abmarkierten Flächen zu verhindern. Zum Teil ist die Montage von Leitborden aus Kunststoff mit Sichtzeichen vorgesehen. Es sollen je nach Standort geeignete Elemente verwendet werden, um Verhältnismäßigkeit und Funktion zu wahren.

Durch die in nachfolgender Tabelle dargestellten kleinen Einzelmaßnahmen erwartet die Verwaltung eine weitere und teilweise erhebliche Verbesserung der betrieblichen Stabilität. Dies gilt insbesondere für die Straßenbahnstrecken mit vorhandenen oder geplanten Taktverdichtungen.

	Örtlichkeit	Missstand	Maßnahme	Linien
1	Ostendstraße Zulauf zur B4R 2.2654.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger und Überholer im Gleisbereich, (kleinere „Bischofsmützen“ wurden regelmäßig umgefahren)	75cm hohe Kunststoffpfosten (KSPf)	5, 11
2	Allersberger Straße zw. Wölckern- und Humboldtstr.	Gefahr durch verbotenes Linksabbiegen oder Wenden, Ausführung nach Realisierung Plan 2.2541.2.2 (AfV 18.04.24)	75cm hohe KSPf	7, 8
3	Landgrabenstr. zw. Tafelfeldstr. und Ammanstraße., ergänzter Plan 2.2365.2.2 (AfV 20.07.23)	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
4	Landgrabenstr. zw. Siemensplatz und Tafelfeldstr.	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger, Ausführung nach Realisierung Plan 2.2348.2.1 (AfV 07.04.22)	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
5 (+19)	Wölckernstr. zw. Pillenreuther Str. und Wirthstr., 2.2223.2.3	Blockade durch zu weit links wartende Geradeausfahrer	75cm hohe KSPf	6, 10
6	Gugelstr. Kreuzung Landgrabenstr. 2.2659.2.2	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5
7	Gibitzenhofstraße zw. Singerstr. und Landgraben-str. (Hs. Nr. 50-58); 2.2346.2.2	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern Umsetzung nach Gleisbau	75cm hohe KSPf	4, 11
8	Steinbühler Str. Kreuzung Am Plärrer 2.2660.2.1	Gefahr durch Kurven schneiden (Linksabbieger)	75cm hohe KSPf	4, 6, 10
9	Westtorgraben Kreuzung Am Hallertor 2.2661.2.1	Gefahr durch zu weit links fahrenden Geradeausverkehr neben Rechtsabbiegern, spontane Wender	75cm hohe KSPf	4, 6, 10

10	Bucher Str. Kreuzung Pirckheimerstr. 2.2662.2.2	Gefahr durch Überholen und verspätetes einfädeln im Längsverkehr	75cm hohe KSPf	4, 10
11	Bucher Str. zw. Kirchenweg und Rieterstr. 2.2662.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	4, 10
12	Pillenreuther Str. zw. Breitscheidstr. und Wölckernstr., 2.2522.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5, 11
13	Celtistunnel (Celtis Unterführung) Kreuzung Eilgutstr. 2.2656.2.1	Gefahr und Blockade durch Kurven schneiden oder zu weit links wartende Kfz.	75cm hohe KSPf	5, 11
14	Schmausenbuckstr. Ausfahrt Tiergartenschleife stadteinwärts 2.2663.2.1	Gefahr durch zu weit links fahrende Geradeausfahrer	75cm hohe KSPf	5, 11
15	Schmausenbuckstr. zw. Bothmerstr. und Freiligrathstr., 2.2617.5.1	Blockade durch zu weit links wartende Geradeausfahrer, Ausführung nach Gleisbau	75cm hohe KSPf	5, 11
16	Äußere Sulzbacher Str. zw. Bartholomäusstr. und Fichtestr.; 2.2655.2.2	Gesamter Bereich wird widerrechtlich zum Wenden und Abbiegen genutzt	Kunststoffbord zur bess.Sichtbarkeit	8
17	Äußere Sulzbacher Str. zw. Welserstr. und Deinstr. 2.2655.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Kfz., Gefahr durch über die Markierung am Stau vorbeifahrende Kfz.	75cm hohe KSPf	8
18	Äußere Bayreuther Str. zw. Kilianstr. und Merians Str. 2.2664.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	30, 45, 46
19 (+5)	Wölckernstr. Kreuzung Pillenreuther Str. 2.2223.2.3	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
20	Landgrabenstr. zw. Ammanstr. und Kopernikusplatz, 2.2365.2.1a	Gefahr und Blockade durch ausweichenden Verkehr aufgrund von 2. Reihe-Parkern	75cm hohe KSPf	5, 6, 10, 11
21	Julius Loßmann Str. Kreuzung Minervastr. 2.2657.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Linksabbieger	75cm hohe KSPf	5
22	Frankenstraße vor dem Abzweig Straßenbahn zur Katzwanger Str. 2.2658.2.1	Blockade durch zu weit links wartende Kfz.	75cm hohe KSPf	5
23	Gugelstr. Kreuzung Schuckertstr. 2.2659.2.1	Gefahr durch verbotenes Linksabbiegen und Überholen über die Sperrfläche	75cm hohe KSPf	5

Es ist vorgesehen, die Kunststoffpfosten je nach Lieferzeiten und Ausführungskapazitäten sukzessive ab Herbst 2025 zu montieren, so dass die Vorteile in der verkehrsstarken Jahreszeit schon wirksam werden. Ein Teil der Maßnahmen wird erst nach Vollendung einer Gleissanierung / Umsetzung von Vpl-Plänen durchgeführt. Dies ist in der Tabelle vermerkt.

In Ergänzung zu den Maßnahmenpaketen für den Ausbau und die Bestandsverbesserungen im Verkehrsnetz ist das hier vorgelegte Paket an den jeweiligen kritischen Stellen im Verkehrsnetz ein kleiner, aber wichtiger und effektiver Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung eines störungsärmeren Betriebs der Straßenbahn.

Die Kosten der VAG für Fahrzeugunterhalt und Personal / Schienenersatzverkehr können deutlich gesenkt werden.

Die Verwaltung wird bei zukünftigen Planungen von Verkehrsanlagen (Straßenbahn, Bus, Radverkehr) grundsätzlich prüfen, ob ergänzende Maßnahmen wie z.B. Sichtzeichen, Kunststoffpfosten oder Bordsteine (provisorisch oder baulich) notwendig, möglich und angemessen sind.

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses kann eine rechtssichere Umsetzung ermöglicht werden.