U-Bahnhof Hasenbuck
hier: Umbenennung des U-Bahnhofs und Gestaltung der Umgebung des 2. Aufgangs

Sachverhaltsdarstellung

Umbenennung

Der Hasenbuck - gelegen zwischen dem Rangierbahnhof und der Frankenstraße - gehört mit seinen über 342 m zu den bedeutendsten Anhöhen im südlichen Stadtgebiet. Erstmals namentlich erwähnt und abgebildet wurde der Hasenbuck auf einem aquarellierten Plan von 1730. Dieser wurde einer Akte beigelegt, in der es um Jagdstreitigkeiten im Lorenzer Reichswald ging. Auf dem Plan finden sich zum ersten Mal die Bezeichnungen „Der kleine Haasen Buck“ und „Der große Haasen Buck“. Die Bebauung des Bereichs begann zum Ende des 19. Jahrhunderts mit der Errichtung des Rangierbahnhofs und des neuen Werks der MAN. Der sogenannte kleine Hasenbuck befand sich auf dem Firmengelände der MAN und wurde abgetragen. 1905 wurde der Hasenbuck, der bis dahin zum staatlichen Forstamtsbezirk Lichtenhof gehörte hatte, mit dem Rangierbahnhof nach Nürnberg eingemeindet. 1911 setzte die Wohnbebauung südlich der Frankenstraße ein, es entstanden Häuser der Staatseisenbahnverwaltung und der Baugenossenschaft für die Angehörigen der Verkehrsverwaltung. Für die Siedlung Hasenbuck wurde 1927 der Grundstein durch die Baugenossenschaft des Reichsverbands deutscher Kriegsbeschädigter gelegt.

Die U-Bahnstation Hasenbuck, benannt nach der historisch überlieferten Namensgebung des benachbarten Hügels und Stadtviertels, gehört zu den ältesten Haltestellen im Nürnberger U-Bahnnetz. Zunächst wurde zwischen 1967 und 1972 der erste Teilabschnitt der U-Bahnlinie 1 von Langwasser-Süd bis zur Bauernfeindstraße gebaut. Es folgte der Abschnitt bis zur Frankenstraße mit der Station Hasenbuck bis 1974. Der Weg zwischen den Haltestellen Bauernfeindstraße und Hasenbuck stellt mit 1.509 m den längsten Streckenabschnitt im Netz der U-Bahnlinie 1 dar.

Das neue Stadtviertel Lichtenreuth soll durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 mit mehreren Haltestellen erschlossen werden. Die Linienführung ist innerhalb des neuen Viertels entlang der Brunecker Straße vorgesehen, durch die vorläufige Endhaltestelle Bauernfeindstraße besteht Anschluss an die U-Bahnlinie 1. Für die Tram läuftd as Planfeststellungsverfahren. Die Benennung „Lichtenreuth“ entstammt den Planungen des Projektentwicklers Aurelis Real Estate GmbH. Diese hatte das Gelände von der Deutschen Bahn übernommen und den Namen für das Projekt entwicklen lassen. Nachdem diese Bezeichnung in einer Befragung der Bevölkerung auf breite Zustimmung stieß, beschloss der Stadtrat 2021, dem neuen Stadtteil offiziell diesen Namen zu geben. Die Namensgebung ist eine Wortverbindung und nimmt Bezug auf den ehemaligen Forstbezirk Lichtenhof und die Rodung („-reuth“) des früher bewaldeten Gebiets. Einen historischen Flurnamen trägtd as Areal nicht.

Es wird empfohlen, von einer Umbenennung des U-Bahnhofs Hasenbuck abzusehen. Ähnlich wie bei Straßennamen sollten auch die Namen von Haltestellen nur in begründeten Ausnahmefällen geändert werden, beispielsweise wenn bei Namensgleichheit oder sehr ähnlichen Bezeichnungen innerhalb des Stadtgebiets Verwechslungsgefahr besteht. Im Rahmen der Tram wird der Name „Lichtenreuth“ für eine Haltestele verwendet werden. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Umbenennungen einen hohen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen und entsprechende Kosten verursachen.

Weiterhin gehört der U-Bahnhof Hasenbuck zu den ältesten U-Bahnhöfen im Nürnberger Stadtgebiet und die Benennung mit Bezug zur Siedlung Hasenbuck hat sich jahrzehntelang eingebürgert. Eine Haltestellenbenennung mit Bezug zu Lichtenreuth ist entlang der Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 sinnvoll und ausreichend.

Gestaltung des Vorplatzes

Als Eingangstor zum neuen Stadtteil Lichtenreuth entsteht in Verlängerung der Nerzstraße ein Quartiersplatz an der Lorenz-Hagen-Straße, der zu einem attraktiven, urbanen Treffpunkt für die Bewohnerinnen und Bewohner aller Generationen gestaltet wird und dem Stadtteil Hasenbuck und dem neuen Quartier als Begegnungsort dienen soll.

In diesem Zusammenhang soll auch die fußläufige Verbindung vom bestehenden U-Bahn-Zugang an der Kreuzung Nerzstraße/Ingolstädter Straße zum Quartiersplatz und weiter in den neuen Stadtteil aufgewertet werden. Durch Neuordnung des Straßenraumes der Nerzstraße mit einer Baumreihe und Pflanzstreifen auf der südlichen Straßenseite wird gestalterisch und funktional an die Lorenz-Hagen-Straße angeknüpft.

Der Quartiersplatz wird als multifunktionaler, grüner Platz gestaltet, der künftig Raum für Veranstaltungen, Märkte oder spontane Aktivitäten bietet. Locker angeordnete Bäume im zentralen Platzbereich und Baumreihen mit Staudenbeeten entlang der westlichen Platzkante, eine angemessene Beleuchtung sowie verschiedene Sitzmöglichkeiten schaffen eine hohe Aufenthaltsqualität, vor allem in den Sommermonaten durch Verschattung der Platzfläche. Die Platzoberfläche wird mit Großsteinpflaster in verschiedenen grau-beigen Farbtönen hergestellt und erfüllt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. An der nördlichen Platzkante entlang der Lorenz-Hagen-Straße werden Car-Sharing-Parkplätze und zwei Ladesäulen sowie öffentliche Fahrradständer angeordnet. Im südlichen Bereich ergänzen VAG-Fahrradständer in unmittelbarer Nähe des geplanten U-Bahn-Zugangs das Mobilitätsangebot.

Das kürzlich eröffnete Quartiersbüro im Erdgeschoss der angrenzenden Wohnbebauung leistet einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Platzes und trägt dazu bei, dass hier ein zentraler Begegnungsort für alle Stadtteilbewohnerinnen und -bewohner entsteht.

Mobilitätsangebot

Im Bebauungsplan für das Modul I, das an den U-Bahnhof Hasenbuck angrenzt, wurden bereits Flächen für Mobilitätsstationen vorgesehen. Konkret wird ein Mobilpunkt mit Carsharing-Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zum neuen U-Bahnzugang auf der Fläche zwischen Nerzstraße und Lorenz-Hagen-Straße entstehen.

Das Areal Lichtenreuth befindet sich im Konzept für E-Scooter-Sammelabstellplätze außerhalb der Zone B (Bundesstraßenring) und somit im free-floating Bereich der E-Scooter. Da diese dort überall abgestellt werden dürfen, ist die Einrichtung eines E-Scooter-Sammelparkplatzes nicht zwingend nötig. Zudem besteht bereits an der U-Bahnstation Hasenbuck im Kreuzungsbereich Nerzstraße/Ingolstädter Straße ein E-Scooter-Sammelparkplatz, der freiwillig genutzt werden kann. Falls es zukünftig Bedarf an einem weiteren E-Scooter-Sammelparkplatz im Gebiet geben wird, könnte die Prüfung eines solchen erfolgen. Jedoch wird eine obligatorische Nutzung dieses Sammelparkplatzes nicht vorgeschrieben, da sich das Gebiet, wie beschrieben, im free-floating Bereich befindet.

Aktuell ist das nähere Umfeld von Lichtenreuth bereits gut an das VAG_Rad-Netz angeschlossen: VAG_Rad-Stationen an den Haltestellen Frankenstraße, Bauernfeindstraße und Trafowerk ergänzen die am B4-Ring endende Flexzone. Da sich der Stadtteil Lichtenreuth noch für Jahre im Aufbau befindet, plant die VAG die schrittweise Anbindung der einzelnen Baumodule nach deren Fertigstellung, so dass alle Wohn- und Arbeitsstandorte am Ende mit dem VAG_Rad erreichbar sein werden. Zusätzliche Stationen in Lichtenreuth sind in der Planung und erste Vorabstimmungen über mögliche Standorte, wie z.B. an ÖPNV-Haltestellen im Gebiet, haben bereits stattgefunden.

Umsetzung 2. Aufgang

Der U-Bahnhof Hasenbuck wurde im Juni 1974 als Teil des zweiten Bauabschnittes de U-Bahnlinie 1 in Nürnberg in Betrieb genommen. Aufgrund der Lage am Rand des Geländes des damaligen Südbahnhofs (Güterverkehr), wurde der in 1,5-facher Tiefenlage gebaute U-Bahnhof lediglich von der Nordseite aus für die Fahrgäste erschlossen. Unterhalb der Kreuzung Ingolstädter Straße/Nerzstraße liegt die Verteilerhalle des U-Bahnhofs Hasenbuck. Diese ist über insgesamt vier Treppenaufgänge von der Straßenebene aus zugänglich. Aus der Verteilerhalle erreicht man über einen Aufgang mit Fest- und Fahrtreppe den Bahnsteig. Hier ist zusätzlich noch ein Aufzug, der die barrierefreie Erschließung des U-Bahnhofs von Straßen-, Verteiler- und Bahnsteigebene aus gewährleistet.

Am südlichen Bahnsteigende endet der Tunnel des U-Bahnhofs Hasenbuck und geht unmittelbar in die offene, von Stützwänden begrenzte Strecke Richtung U-Bahnhof Bauernfeindstraße über. Aufgrund der städtebaulichen Entwicklung im neuen Stadtteil Lichtenreuth ist es nun möglich am U-Bahnhof Hasenbuck einen zweiten Zugang am südlichen Ende des Bahnsteigs zu realisieren und damit die neu entstehenden Gebiete über den Quartiersplatz besser an den schienengebundenen ÖPNV anzubinden. Durch den neuen Zugang ergibt sich auch ein zweiter, vorschriftenkonformer Rettungsweg vom Bahnsteig in einen sicheren Bereich auf Straßenebene. Dieser bekommt mit Fortschreiten der Aufsiedelung des neuen Stadtteils zunehmend Bedeutung. Auch wird er durch die sicher zunehmenden Fahrgastzahlen zeitnah benötigt und seitens der Technischen Aufsichtsbehörde (Regierung von Mittelfranken) gefordert.

Ein externes Ingenieurbüro wurde mit der Objekt- und Tragwerksplanung beauftragt. Aktuell ist die Vorentwurfsplanung (Leistungsphase 2) inklusive Abstimmung hinsichtlich Gestaltung und Kosten abgeschlossen. Der zweite Aufgang muss aufgrund einer brandschutztechnischen Auflage der Technischen Aufsichtsbehörde bis spätestens 30.06.2028 in Betrieb sein.

Bei der Planung von U-Bahnanlagen sind finanziell enge Grenzen gesetzt. Die Stadt Nürnberg ist den Haushaltsgrundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet. Zudem sind förderrechtliche Grundsätze zu beachten. Der Aufgang in der aktuell geplanten Gestaltung ist aufgrund der brandschutztechnischen Ertüchtigung als förderfähig zu betrachten. Da der U-Bahnhof Hasenbuck bereits mit einem Aufzug ausgestattet und damit barrierefrei erschlossen ist, ist der Bau eines zweiten Aufzuges nicht förderfähig und wurde insbesondere deshalb nicht weiterverfolgt. Aber auch betriebliche (erforderliche Streckensperrungen) und bauliche (erforderliche Überbauung des Gleisbereiches) Belange sind ein Ausschlusskriterium. Zudem ist der zusätzliche Fußweg von rund 60 m zum vorhandenen Aufzug als barrierefreier Zugang zum Bahnsteig nicht erheblich im Vergleich zu den nicht förderfähigen Herstellungskosten und den dauerhaften Folgekosten.