Für eine zuverlässige Straßenbahn: Oberleitungsschäden durch Lkw in Unterführungen verhindern

Ausführlicher Sachverhalt

Im Antrag vom 09.10.2024 von Bündnis 90/Die Grünen wird die Verwaltung gebeten, über Störungen des und Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr in den problematischen Unterführungen im Stadtgebiet zu berichten. Über die Konzepte der VAG im Störungsfall und mögliche Gegenmaß-nahmen soll ebenfalls berichtet werden. Es handelt sich hierbei um den Steinbühler Tunnel und um das "große Mausloch" an der Julius-Loßmann-Straße.

Im Allersberger Tunnel hat die Straßenbahn einen gesonderten Bahnkörper. An der Brücke Schmausenbuckstraße ist der Schwerverkehrsanteil gering und Kraftfahrzeuge können neben den Schienen durch die DB-Brücke fahren. In der Minervastraße verlaufen die geplanten stadteinwärtigen Gleise im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen. Durch eine spezielle Befestigung des Fahrdrahts an der Brücke entsteht jedoch keine Höhen-beschränkung.

Der Verwaltung ist die Problematik an den beiden kritischen Bauwerken bewusst. Die ständigen Störungen werden in Besprechungen mit der VAG thematisiert und als Fahrgast kennt man die Meldungen über "Oberleitungsschäden".

Die Störungen in den beiden Unterführungen, bedingt durch zu hohe Kraftfahrzeuge, die die Oberleitung beschädigen, führen zu Verspätungen in einem großen Teil des Straßenbahn-netzes. Im Übersichtsplan ist zudem der Betriebshof Heinrich-Alfes-Straße dargestellt, der zukünftig auch von Süden über die Minervastraße erschlossen wird. Die vorhandene Höhenkontrolle am "Mausloch" mit Blinklichtern führt leider nicht zu spürbaren Erfolgen.

Im Rahmen der von der Deutschen Bahn geplanten Sanierung des "Mauslochs" wird die Straßenbahn auf einen besonderen Bahnkörper verlegt und das Problem entfällt im Tunnelbereich. Die Höhenlage der Oberleitung in den Zulaufbereichen, insbesondere im Zusammenhang mit der sanierungsbedürftigen Rangierbahnhofbrücke, ist noch zu prüfen. Die Planung wird in laufenden Gesprächen zwischen Verwaltung und DB abgestimmt. Die Verwaltung wartet zur Zeit auf die Rückmeldung der DB zum Sachstand.

Fachdienststellen der Verwaltung haben begonnen, Voruntersuchungen zum Thema mit Schwerpunkt Steinbühler Tunnel durchzuführen. Dort verkehren drei Straßenbahnlinien (4, 6 und 10). Die Arbeit an der Problematik ist zeitintensiv und die Sachlage kompliziert, weil man wegen der Oberleitung nicht einfach physische Barrieren einsetzen kann. Die konkrete Lösung hängt von den örtlichen Verhältnissen ab.

Schwierig wird es, wenn in unmittelbarer Nähe zu Unterführungen Kreuzungen mit Zuflüssen aus verschiedenen Richtungen liegen. Es ist abzuwägen, ob eine Lösung direkt an der Unterführung oder im Zulauf zu wählen ist.

Auf die beiliegende Stellungnahme der VAG vom Januar 2026 wird verwiesen. Anzahl und Folge der Störungen werden detailliert beschreiben.

In mehreren Abstimmungsgesprächen hat die Verwaltung gemeinsam mit der VAG entschieden, an den betroffenen Orten im Stadtgebiet nachzurüsten, wenn Erkenntnisse aus andern Städten vorliegen, die ähnliche Probleme haben.

Die VAG hat Straßenbahnbetriebe in ganz Deutschland abgefragt, wie sie ihre gemeinsamen Unterführungen von Straßenbahnen und Kraftfahrzeugverkehr (Lastkraftwagen) sichern.

Kurze Zusammenfassung:

I.d.R. werden die Unterführungen mit Verkehrszeichen 265 (Höhenbeschränkung) gesichert.

- Berlin hat einige Höhenbegrenzungen mit einen einseitigen „Galgen“ und Blechtafeln.
- Leipzig hat eine Unterführung mit massiver Höhenbegrenzung mit zweiseitig aufliegenden Stahlträgern. Es gibt nach deren Angabe keine Probleme mehr.
- Augsburg hat eine Unterführung mit Höhenkontrolle analog Nürnberg.
- Karlsruhe hat an einem LSA-Peitschenmast eine Blechtafel mit Ketten aufgehängt. Die Maßnahme wirkt nur teilweise.

Es wird noch nachgeforscht, wie erfolgreich die Maßnahmen sind. Ein Vergleich mit Nürnberg ist im Detail nicht möglich, weil jedes Bauwerk individuelle Lösungen einfordert. Die Untersuchung dient dazu, die technischen Möglichkeiten auszuloten und dann auf die Nürnberger Verhältnisse zu übertragen.

Die Verwaltung hat zu der Thematik ein Instruktionsverfahren durchgeführt, bei der konkret der Bereich nördlich des Steinbühler Tunnels betrachtet wurde. Hier kam es in der Vergangenheit zu zahlreichen Anfahrschäden an der Oberleitung. Die Ergebnisse liegen seit Juni 2026 vor und werden derzeit ausgewertet. Ab der Kreuzung Steinbühler Str./Schanzäckerstr. werden im Rahmen der in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie Möglichkeiten geprüft, mit welchen Vorkehrungen, Einbauten oder verkehrlichen Maßnahmen Schädigungen an der Oberleitung zukünftig verhindert werden können. Die von der VAG eingeholten Erfahrungen zu dieser Thematik aus anderen Städten werden im Zuge der Machbarkeitsstudie mitberücksichtigt.

Verwaltung und VAG arbeiten weiter an einer Lösung. Sobald Ergebnisse vorliegen, wird die Verwaltung konkrete Vorschläge erarbeiten und diese ggf. im Verkehrsauschuss vorlegen.