Vpl/610-13-43

Beilage 10.1
zur Stadtratssitzung

Neuführung der Straßenbahnen im Bereich des Hauptbahnhofes
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007

- B e r i c h t -

Anmeldung

zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses
am 25. Oktober 2007
- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 03.08.2007, alternativ zur Straßenbahnneuführung im Abschnitt Bahnhofsplatz – Celtistunnel – Pillenreuther Straße – Wölckernstraße die Errichtung einer neuen Gleisanlage in der Marienstraße zwischen Marientor und Marientunnel zu prüfen. Das angeregte Linienkonzept unterliegt folgender Zielsetzung:

- Schaffung von neuen Möglichkeiten zur städtebaulichen Neugestaltung am Hauptbahnhof durch den Wegfall der Wendeschleife
- Umsetzung einer möglicherweise bezuschussungsfähigen Gleisanlage

Die vorgeschlagene Linienkonzeption über einen Gleiskörper in der Marienstraße wurde durch VAG und Verwaltung auf ihre Auswirkung auf den ÖPNV, die Straßenplanung, sowie auf die monetären Belange hin geprüft.

Die Prüfung der Alternativtrasse durch die Marienstraße erfolgt in Gegenüberstellung zur Planung der Straßenbahntrasse durch die Pillenreuther Straße, um so eine vergleichbare Bewertung zu ermöglichen. Die grundsätzliche Notwendigkeit einer Änderung des Straßenbahnnetzes im Umfeld des Hauptbahnhofes wurde nicht in Frage gestellt. Zu den Planungen Pillenreuther Straße erfolgte zuletzt im Verkehrsausschuss am 25.01.2007 der einstimmige Beschluss der Straßenpläne sowie die Beauftragung von Verwaltung und VAG am 25.01.2007, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das Planfeststellungsverfahren wurde zum September 2007 eingeleitet und die Unterlagen liegen der Regierung von Mittelfranken vor.

Als Ergebnis der aktuellen Analysen und Untersuchungen ergibt sich, dass die angeregte Trassenführung über die Marienstraße keine Alternative zum Konzept Netzschluss Pillenreuther Straße darstellt, da sie verkehrlich, betrieblich wie wirtschaftlich eine eindeutig schlechtere Lösung darstellt.

II. Beilagen:

- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007
- Ausführliche Sachverhaltsdarstellung
- Schreiben der VAG vom 19.09.2007

III. Beschlussvorschlag:

entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM K.g. 05. 10. 07 OBM

V. Referat VI

Nürnberg, 28. SEP. 2007
Referat VI

Beilage 2,2

FRAKTION DER CHRISTLICH-SOZIALEN UNION

IM STADTRAT ZU NÜRNBERG

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
07. AUG. 2007 /..... Nr.....

VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 z.w.V.	4 Antwort vor Absendung vorlegen
		5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg
Telefon:09 11 / 231 - 2907
Telefax: 09 11 / 231 - 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de
www.klemens-gsell.de

mm / 03.08.07
Bloß

#215/2007

Neuführung der Straßenbahnen im Bereich des Hauptbahnhofes

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für die CSU-Stadtratsfraktion stelle ich zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Alternativ zur Straßenbahnneuführung im Abschnitt Bahnhofsplatz - Celtistunnel – Pillenreuther Straße – Landgrabenstraße wird die Errichtung einer neuen Gleisanlage in der Marienstraße zwischen Marientor und Marientunnel geprüft.

Begründung:

Mit einer neuen Gleisanlage in der Marienstraße können die Linien 5 (Hauptbahnhof – Tiergarten), 7 (Hauptbahnhof – Bayernstraße), 8 (Erlenstegen – Worzeldorfer Straße/ Südfreidhof) und 9 (Hauptbahn-hof - Doku-Zentrum) betrieben werden. Die Gleisschleife am Bahnhofsplatz kann entfallen. Dies schafft Möglichkeiten für eine städtebauliche Neugestaltung des Bahnhofsplatzes. Außerdem ergeben sich mit dieser Lösung neue Durchbindungsmöglichkeiten, zum Beispiel:

- Linie 5 (neu) Tiergarten – **Marienstraße** - Königstorgraben - Hauptbahnhof – Allersberger Straße – Landgrabenstraße - Worzeldorfer Straße (Südfriedhof)
- Linie 7 (neu) Erlenstegen – Hauptbahnhof – Bayernstraße – (U1 Rangierbahnhof)
- Linie 6/9 Westfriedhof – Plärrer – Landgrabenstraße – Dutzendteich - Doku-Zentrum – Allersberger Straße – Scheurlstraße – Marientunnel – **Marienstraße** – Königstorgraben – Hauptbahnhof – Allersberger Straße

Während für die Führung der Straßenbahn durch die Pillenreuther Straße keine staatlichen Zuschüsse zu erwarten sind, ja sogar mit Rückzahlungsforderungenen zu rechnen ist (Doppelerschließung mit U1), kann bei der Gleisanlage in der Marienstraße möglicherweise mit einem Zuschuss gerechnet werden. Die Gleisanlage in der Marienstraße wäre zudem mit ca. 450 Metern Länge nur halb so lang wie die in der Pillenreuther Straße.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Frieser
Fraktionsvorsitzender

Neuführung der Straßenbahnen im Bereich des Hauptbahnhofes
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 03.08.2007

Ausführliche Sachverhaltsdarstellung

1. Anlass / Handlungsbedarf am Hauptbahnhof zum Jahr 2011

Die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 Nord, die in direktem Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme der U3 bis Friedrich-Ebert-Platz voraussichtlich 2011 steht, erzeugt bei Stadt und VAG den Druck zum Handeln. Es würden bei einer reinen Verkürzung der Straßenbahnlinie 9 auf den Südabschnitt drei Straßenbahnlinien am Hauptbahnhof enden. Das Wenden von drei Straßenbahnlinien am Hauptbahnhof ist aber mit den vorhandenen Anlagen aus Platzgründen nicht möglich.

Der seit vielen Jahren geplante Straßenbahnnetzschluss Pillenreuther Straße zwischen Hauptbahnhof und Wölckernstraße kann dieses Problem lösen, da er ein neues Linienkonzept ermöglicht und die Attraktivität für die Fahrgäste steigert sowie gleichzeitig den Betriebsaufwand bei der VAG (Fahrzeugeinsparung) senkt. Mit einer Verknüpfung der Äste Erlenstegen – Hauptbahnhof – Marientunnel – Bayernstraße und Tiergarten – Hauptbahnhof – Pillenreuther Straße – Südfriedhof verbleibt nur noch die Straßenbahnlinie 9 Süd vom Dokuzentrum, die in der bisherigen Schleife am Hauptbahnhof endet.

Die Situation nach Stilllegung der Straßenbahnlinie 9 Nord mit und ohne den Straßenbahnnetzschluss Nördliche Pillenreuther Straße zeigt Anlage 1.

1.1 Ziele der Maßnahme Nördliche Pillenreuther Strasse

Mit dem beschlossenen Netzschluss Pillenreuther Straße werden folgende Ziele erreicht:

- Betriebssichere Abwicklung des Straßenbahnverkehrs am Hauptbahnhof
- Bildung eines attraktiven und betrieblich stabilen Liniennetzes durch Schaffung von zwei Durchmesserlinien und nur einer am Hauptbahnhof endenden Straßenbahnlinie
- Einsparung von Straßenbahnzügen
- Reduzierung der Fahrzeit zwischen Aufseßplatz und Hauptbahnhof (um ~50%)
- Optimale ÖPNV-Erschließung der südlichen Gleise am Hauptbahnhof, insbesondere der zukünftigen S-Bahn nach Ansbach sowie des angrenzenden Gebiets der Südstadt, das zur Zeit nicht ideal erschlossen ist

1.2 Aktueller Verfahrensstand

Der Verkehrsausschuss hat am 25.01.2007 einstimmig die Straßenpläne für die Neubaustrecke durch die Pillenreuther Straße beschlossen sowie Verwaltung und VAG beauftragt, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wurden vom beauftragen Ingenieurbüro in enger Abstimmung mit der Verwaltung auch zahlreiche Alternativszenarien untersucht, die aber alle verkehrliche Nachteile haben und erhebliche betriebliche Mehrkosten verursachen würden. Die vollständigen Unterlagen sind bei der Regierung von Mittelfranken im September 2007 eingereicht worden, so dass nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich für die zweite Jahreshälfte 2008 mit Baurecht gerechnet werden kann. Der Zeitplan für den weiteren Ablauf des Verfahrens und den anschließenden Bau ist

eng, um das neue Linienkonzept mit Inbetriebnahme der U-Bahn zum Friedrich-Ebert-Platz einführen zu können.

2. Antrag der CSU-Stadtratsfraktion zur Tramführung und Linienkonzept

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 03.08.2007, alternativ zur Straßenbahnneuführung im Abschnitt Bahnhofsplatz – Celtistunnel – Pillenreuther Straße – Wölckernstraße die Errichtung einer neuen Gleisanlage in der Marienstraße zwischen Marientor und Marientunnel zu prüfen. So könne durch die neue Gleisanlage und eine Veränderung des Linienkonzeptes die Wendeschleife am Hauptbahnhof zugunsten einer städtebaulichen Neugestaltung entfallen. Außerdem könne in der Marienstraße im Gegensatz zur Pillenreuther Straße möglicherweise mit Zuschüssen gerechnet werden.

Mit dem Planungsvorschlag Marienstraße sieht die CSU-Fraktion folgende Ziele erreichbar:

- Prinzipiell gleiches Linienkonzept wie bei der Maßnahme Pillenreuther Straße
- Reduzierung des notwendigen Straßenumbaus auf die Hälfte gegenüber der Maßnahme Pillenreuther Straße
- Vermeidung von Doppelerschließung im Bereich der Pillenreuther Straße
- Kein Bedarf mehr für die Gleisschleife am Bahnhofsplatz. Diese kann zugunsten einer städtebaulichen Neugestaltung entfallen
- Möglicherweise Erlangung von staatlichen Zuschüssen

3. Prüfung der verkehrlichen Wirkung

3.1 Verkehrliche Wirkung einer Straßenbahnführung in der Marienstraße

Die Prüfung des Antrages erfolgte durch das Verkehrsplanungsamt in Abstimmung mit der VAG. Eine Stellungnahme der VAG vom 19.09.2007 liegt bei.

- Die im Antrag vorgeschlagenen Liniendurchbindungen entsprechen vom Grundsatz dem Linienkonzept, wie es auch mit der Neubaustrecke Pillenreuther Straße realisiert werden soll. Die neu konzipierten Straßenbahnlinien 5 (Tiergarten – Südfriedhof) und 7 (Erlenstegen – Bayernstraße) würden analog zum Beschlusskonzept Pillenreuther Straße ohne Wenden oder längeren Aufenthalt als Durchmesserlinien über den Hauptbahnhof geführt. Für die Straßenbahnlinie 9 (Dokuzentrum – Hbf) würde die Marienstraße als große Wendeschleife fungieren anstelle der bestehenden Schleife am Bahnhofsplatz.
- Die Umwegfahrten der Straßenbahnlinien 5 neu in/aus Richtung Tiergarten und der o.g. Straßenbahnlinie 9 im unmittelbaren Zulauf zum wichtigen Umsteigeknoten Hauptbahnhof verursachen unnötige Anschlussverluste und damit Reisezeitverlängerungen im Vergleich zur heutigen Situation. Dies bedingt Nachteile für die ÖPNV-Kunden.
- Durch den Vorschlag wird keine zusätzliche räumliche Erschließungsfunktion erzielt, da nur vorhandene bzw. verlegte Haltestellen bedient würden. Näheres zu den Haltestellen siehe Absatz 4.1.
- Wie die Analyse der ÖPNV-Erschließung im Umfeld des Hauptbahnhofes zeigt (s. Anlage 2), ist die Marienstraße durch die Haltestellen Hauptbahnhof, Marientor und Marientunnel von den Systemen Straßenbahn und U-Bahn bereits jetzt richtlinienkonform und attraktiv erschlossen.
- Zum erforderlichen Abwarten von Anschlüssen und Endaufenthalten wäre am Hauptbahnhof für die Straßenbahnlinie 9 ein heute nicht vorhandenes Überholgleis in Fahrtrichtung
Osten zu schaffen, damit durchfahrende Züge der Straßenbahnlinien 5 neu und 7 neu

nicht behindert würden. Alternativ zur bautechnisch, wirtschaftlich und verkehrlich voraussichtlich nicht unproblematischen Neuerrichtung eines solchen Überholgleises könnte die vorhandene Gleisführung der heutigen Wendeschleife für Überholungen genutzt werden. Diese überbaute Fläche steht dann aber nicht für städtebauliche Gestaltungsspielräume zur Verfügung. Unter Umständen müssten die kompletten Gleisanlagen der durchgehenden Streckengleise entsprechend angepasst bzw. verlegt werden. Hierdurch würde zusätzlich die erst vor wenigen Jahren getätigte Investition zur Sanierung der Anlagen verloren gehen.

- Die verkehrlichen Anforderungen der Buslinien 43 und 44 sowie des NightLiners ermöglichen keine nennenswerte Reduzierung der Verkehrsflächen. Bei einer Stilllegung der Wendschleife könnte allenfalls ein sehr schmaler Streifen am Südrand des Platzes, d. h. in etwa der heutige Haltestellenbereich der Straßenbahnlinien 5 und 7, für andere Nutzungen gewonnen werden. Nennenswerte zusätzliche städtebauliche Gestaltungsspielräume für den Bahnhofsplatz können insgesamt nicht erkannt werden.

3.2 Vergleich mit der Maßnahme Pillenreuther Straße

Beide Konzepte der Führung der Straßenbahn ermöglichen die Bildung eines betrieblich stabilen Liniennetzes durch Schaffung von zwei Durchmesserlinien und nur einer am Hauptbahnhof endenden Straßenbahnlinie.

Das Linienkonzept Marienstraße führt allerdings nicht zu einer deutlichen Verkürzung der Reisezeit zwischen der Südstadt und dem Hauptbahnhof wie bei der Führung über die Pillenreuther Straße, sondern zu einer Verlängerung für alle zukünftigen Straßenbahnlinien, die in/aus Richtung Hauptbahnhof durch die Marienstraße fahren.

Ein zusätzlicher verkehrlicher Nutzen für die Marienstraße entsteht nicht, da der gesamte Streckenabschnitt bereits jetzt im Einzugsbereich mehrerer Haltestellen von U-Bahn und Straßenbahn liegt. Beim Netzschluss Pillenreuther Straße wird dagegen eine neue Haltestelle am Südausgang des Celtistunnels und somit unmittelbar an der Grenze des Einzugradius (Richtwert 500 m) der U-Bahnhaltestelle Aufseßplatz liegen. Damit wird insbesondere die Erschließung der südlichen Gleise des Hauptbahnhofes und des Nelson-Mandela-Platzes erheblich verbessert. Eine „Doppelerschließung" entsteht dadurch nicht.

Unverzichtbarer Bestandteil für das Konzept Marienstraße ist die Beibehaltung der vorhandenen Wendeschleife bzw. der aufwendige Neubau eines Überholungsgleises am Bahnhofsvorplatz. Die Möglichkeit zur Umsetzung des 2001 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbes ist somit mit dem Projekt Pillenreuther Straße vergleichbar.

Ein Wechsel von der beschlossenen Planung, die sich bereits im Planfeststellungsverfahren befindet, zum neuen Konzept Marienstraße würde bei optimalen Planungsabläufen trotzdem mindestens 1,5 Jahre Verzögerung bedeuten. Eine Inbetriebnahme des Streckenabschnitts zeitgleich mit der Stilllegung der Straßenbahnlinie 9 Nord wäre somit nicht möglich.

4. Prüfung der Straßenplanung

4.1 Straßenplanung für eine Straßenbahn in der Marienstraße

Die Verwaltung hat, basierend auf dem vorgeschlagenen Verkehrskonzept der CSU-Stadtratsfraktion, den Streckenverlauf grob skizziert und ausgewählte Querschnitte detaillierter dargestellt (siehe Anlagen 3 und 4). Grundlage ist der Bestand unter Berücksichtigung des vom Verkehrsausschuss am 18.09.2003 beschlossenen Straßenplanes mit Radverkehrsanlagen (Markierung).

Folgende neuen Gleisverbindungen wurden untersucht:

- Zweigleisige Strecke durch die Marienstraße
- Zweigleisige Verbindung von der Bahnhofstraße Ost zur Marienstraße
- Eingleisige Verbindung vom Marientunnel zur Marienstraße
- Zweigleisiger Abzweig vom Königstorgraben in die Marienstraße

Haltestellen für über die Marienstraße fahrende Züge wären, unter Berücksichtigung der optimalen Bedienung durch alle Straßenbahnlinien und der vorhandenen Platzverhältnisse, am
Königstorgraben (Verlegung der Haltestelle Marientor nach Süden) und am Willy-Brandt-Platz (Ersatz für Haltestelle Marientunnel) vorzusehen (s. Anlage 3).

Eine Straßenbahnstrecke durch die Marienstraße wäre baulich grundsätzlich möglich. Die Straßenbahn könnte größtenteils auf eigenem Gleiskörper geführt werden. Hierfür müsste allerdings der Individualverkehr zum Teil auf einen Fahrstreifen pro Richtung reduziert werden. Die Parkmöglichkeiten am Straßenrand müssten bis auf einen Rest von 6 Stellplätzen entfallen. Die südliche Randsteinlinie und der Gehweg blieben unverändert. Der restliche Straßenquerschnitt wäre komplett umzugestalten. Die Grünanlagen im heutigen Mittelstreifen müssten entfallen und könnten teilweise durch Rasengleis ersetzt werden.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden grob beschrieben.

4.1.1 Haltestelle Marientor

Gemäß beiliegender Skizze müsste die Haltestelle Marientor verlegt werden. Die Haltestelleninsel Richtung Hauptbahnhof müsste zu Lasten der dritten Fahrspur nach Süden errichtet werden, für die Gegenrichtung könnte die vorhandene Insel verbreitert werden. Die Fußgängerführung über die Furten Marienstraße und Königstorgraben verschlechtert sich erheblich durch einen Wegfall bzw. Verkleinerung der Mittelinseln im Kurvenbereich der Gleise und durch notwendige Beschneidung der Fußgängergrünzeiten. Die signaltechnische Anbindung der stadtauswärtigen Haltestelleninsel müsste im Rahmen einer Detailplanung festgelegt werden. Die abbiegende Straßenbahn könnte in beiden Richtungen ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit des MIV signalisiert werden und verliefe dann mittig in der Marienstraße auf einem 6 m breiten besonderen Bahnkörper (s. Anlage 4-1).

4.1.2 Knoten Gleißbühlstraße / Haltestelle Willy-Brandt-Platz

Zwischen Königstorgraben und Badstraße würden alle Parkmöglichkeiten entfallen, wenn ein besonderer Bahnkörper realisiert und die Fahrbahnbreiten so weit wie möglich erhalten bleiben sollen. Im Bereich der Linksabbiegespur in die Badstraße müsste die Straßenbahn in der Linksabbiegespur geführt werden, weil dort im Querschnitt auch die Insel der Haltestelle Willy-Brandt-Platz in Fahrtrichtung Westen zum Liegen käme (s. Anlage 4-2). Die Insel der Haltestelle in Fahrtrichtung Osten läge östlich des Knotens. Der Wender aus Richtung Osten zum Willy-Brandt-Platz müsste entfallen bzw. in einer Mischspur abgewickelt werden. Ein weiteres Heranrücken der Haltestellen an den Knoten Marientunnel wäre aus Platzgründen nicht möglich.

4.1.3 Knoten Marientunnel

Im Zulauf zum Knoten Marientunnel könnte die Straßenbahn ebenfalls auf besonderem Bahnkörper verlaufen. Die Parkplätze vor Haus Nr. 21-23 würden entfallen (s. Anlage 4-3). In Fahrtrichtung Westen verbliebe für den MIV ein Fahrstreifen. Dies entspräche dem in der Beschlusslage geplanten Zulauf aus dem Tunnel bzw. von der Bahnhofstraße. In Fahrtrichtung Osten müsste eine Fahrspur entfallen, so dass für den MIV eine

Linksabbiege- und eine Geradeausrechtsspur verbliebe. Diese Leistungseinbuße könnte durch Änderung der Signalisierung voraussichtlich nicht ausgeglichen werden. Am Marientunnel könnte die Relation Tiergarten-Hauptbahnhof der Straßenbahn in der Abbiegebeziehung in beiden Richtungen ohne eine eigene Phase abgewickelt werden (gleichzeitige Grünzeit mit dem Zufluss Marienstraße). Dies gilt auch für die stadteinwärtige Straßenbahnlinie vom Marientunnel in die Marienstraße. Eine zusätzliche Gleisverbindung von der Marienstraße zum Marientunnel wäre grundsätzlich möglich, würde aber eine gesonderte Freigabephase für die Straßenbahn erforderlich machen.

4.2 Vergleich mit der Maßnahme Pillenreuther Straße

Die notwendige Baulänge beim Vorschlag Marienstraße wäre mit ca. 480 m gegenüber dem Projekt Pillenreuther Straße, das eine Baulänge von ca. 780 m erfordert, um 300 m kürzer.

Beim Projekt Pillenreuther Straße bleiben bis auf den Bereich Celtisplatz beide Randbereiche der Straße mit Parkbuchten und Gehwegen erhalten. Ein eigener Gleiskörper ist nur im unmittelbaren Zulauf zur Kreuzung Wölckernstraße vorgesehen. Beim Vorschlag der CSU-Fraktion für die Marienstraße ist so weit wie möglich ein eigener Gleiskörper vorzusehen. Dies führt zum Verlust eines Großteils der Parkplätze und zur Reduktion auf prinzipiell eine Fahrspur pro Richtung.

Detaillierte Aussagen zur Leistungsfähigkeit der LSA können kurzfristig nicht gemacht werden. Es ergeben sich aber auf jeden Fall Verschlechterungen für die Fußgänger an der Kreuzung Marientor und für den MIV an der Kreuzung Marientunnel. Beim Projekt Pillenreuther Straße werden zwei Fahrbeziehungen im IV in ihrer Leistungsfähigkeit geringfügig eingeschränkt, wie in der AfV-Vorlage vom 23.06.2005 dargestellt wurde.

5. Prüfung des Betriebsaufwandes

5.1 Betriebsauwand für die VAG bei einer Straßenbahnführung in der Marienstraße

Laut VAG (s. Beilage 2) wäre im Vergleich zum Betriebskonzept, das mit dem Projekt Pillenreuther Straße vorgesehen ist, für die Straßenbahnlinie 5 neu in der Hauptverkehrszeit der Einsatz zweier zusätzlicher Züge erforderlich, zu den übrigen Tageszeiten wäre ein zusätzlicher Zug im Einsatz. Hierfür müssten entsprechend zwei Fahrzeuge zusätzlich beschafft werden. Es würden erhebliche zusätzliche Betriebskosten entstehen.

5.2 Vergleich mit der Maßnahme Pillenreuther Straße

Entgegen dem Vorschlag Marienstraße können bei der Maßnahme Pillenreuther Straße, wie in Abschnitt 1.1 angeführt, die Fahrzeiten verkürzt werden. So können auch infolge der Liniendurchbindung zwei Fahrzeuge eingespart werden. Dies wurde von der VAG in der geplanten Fahrzeugbeschaffung bereits berücksichtigt.

6. Prüfung der Zuschussfähigkeit

6.1 Zuschussfähigkeit bei einer Straßenbahnführung in der Marienstraße

Vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungen mit der Ostendstraße, sind nach den gegenwärtig gültigen Zuschussbedingungen bzw. der Auslegung der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für Nahverkehrsinvestitionen (RZ-ÖPNV) durch den Zuschussgeber auch bei durchgehendem eigenen Gleiskörper für dieses Projekt keine GVFG-Zuschüsse zu erwarten. Die als Voraussetzung für eine Zuschussgewährung erforderliche Verkürzung der Reisezeit kann durch die umwegigen Linienführungen nicht erzielt werden. Im Gegenteil: Es treten Reisezeitverlängerungen auf.

Eine weitere Voraussetzung für Zuwendungen in Bayern ist, dass die Straßenbahn durchgehend auf einem mit 14 cm-Hochbord abgegrenzten, nicht befahrbaren Gleiskörper verläuft. Inwieweit die Unterbrechung des eigenen Gleiskörpers im Bereich der Linksabbiegespur zur Badstraße zuschussschädlich wäre, ist derzeit nicht bekannt. Außerdem darf kein Straßenrückbau erfolgen, d.h. die vorhandenen Fahrbahnbreiten und Fahrstreifen wären beizubehalten.

Da mit dem Vorschlag Marienstraße für die Schaffung eines eigenen Gleiskörpers streckenweise ein Straßenrückbau erfolgen müsste, keine neuen Erschließungspotentiale erreicht würden und keine Reisezeit eingespart werden kann, sind GVFG-Zuschüsse bei diesem Projekt auszuschließen.

6.2 Vergleich mit der Maßnahme Pillenreuther Straße

Da auf einem größeren Teil der neuen Strecke über die Pillenreuther Straße kein eigener Gleiskörper geschaffen werden kann, werden trotz der in Abschnitt 1.1 genannten Nutzen nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken keinerlei GVFG-Zuschüsse gewährt. In Bayern wird die Schaffung eines durchgehenden eigenen Gleiskörpers mit Abgrenzung durch einen mindestens 14 cm hohen Bordstein für die Zuschussgewährung verbindlich vorgeschrieben.

7. Fazit und Empfehlung

Ein Wechsel von der beschlossenen und im Planfeststellungsverfahren befindlichen Neubaustrecke Pillenreuther Straße wäre ratsam, wenn das Konzept Marienstraße deutliche Vorteile aufweisen würde. Dies ist aber nicht der Fall.

- Aufgrund der auch weiterhin notwendigen Verkehrsflächen am Bahnhofsvorplatz für eine Wendeschleife oder ein Überholgleis, ergeben sich keine neuen Möglichkeiten für dessen Neugestaltung.

- Die Führung der Straßenbahn durch die Marienstraße führt, im Gegensatz zum Projekt Pillenreuther Straße, zu betrieblichen Mehrkosten aufgrund der Fahrtzeitverlängerung nördlich des Hauptbahnhofes (zusätzlicher Fahrzeugbedarf, höhere Betriebskosten)

- Die Fahrzeitverlängerungen bei einer Linienführung über die Marienstraße tragen nicht zum Nutzen der Fahrgäste bei. Mit dieser Linienführung können keine weiteren Fahrgastpotenziale erschlossen werden.

- Zuschüsse nach GVFG sind nicht zu erwarten (s. Punkt 6).

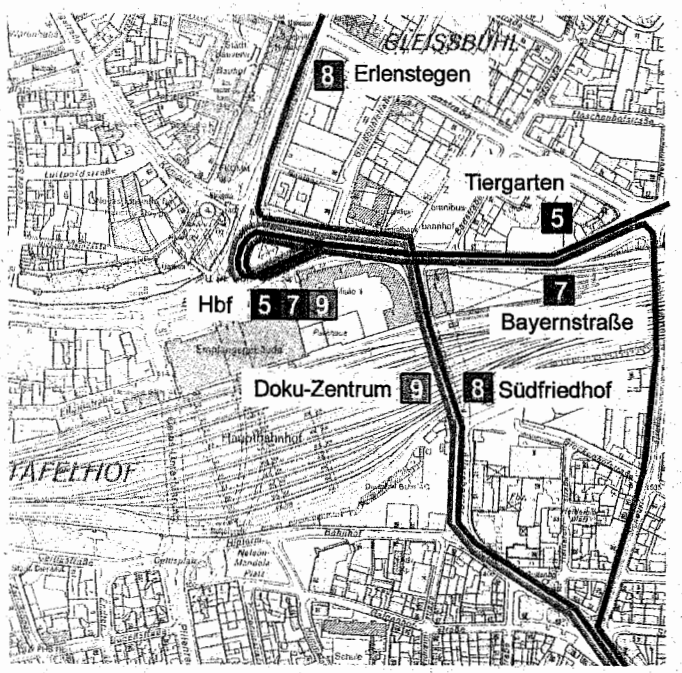
- Eine Inbetriebnahme des Streckenabschnittes zeitgleich mit der Stilllegung der Straßenbahnlinie 9 Nord ist nicht möglich.

Das Konzept Netzschluss Pillenreuther Straße ist verkehrlich, betrieblich wie wirtschaftlich die eindeutig bessere Lösung. Die von der CSU-Stadtratsfraktion vorgeschlagene Linienführung durch die Marienstraße als Alternative zum Netzschluss Pillenreuther Straße kann von der Verwaltung und der VAG nicht empfohlen werden.

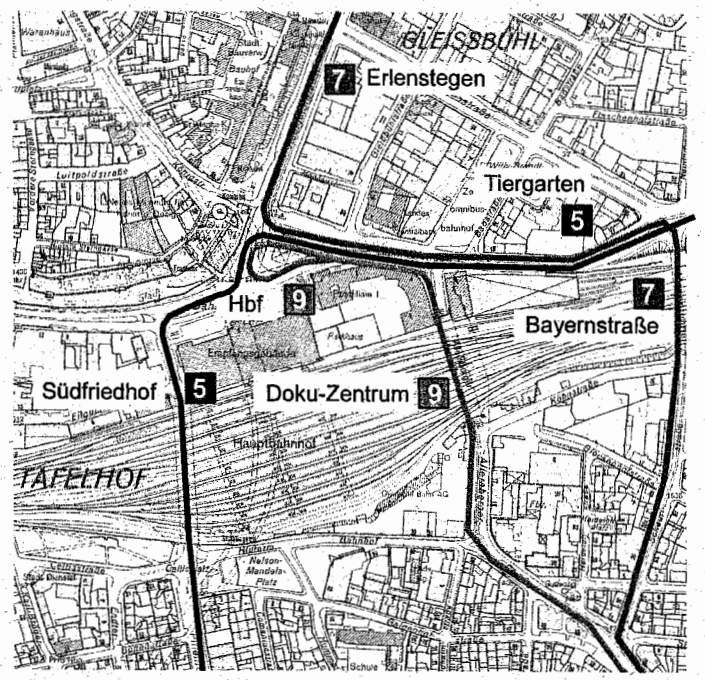
Anlagen:

- Anlage 1: Verkehrssystemvarianten 2011
- Anlage 2: Verkehrliche Erschließung mit Maßnahme Pillenreuther Straße
- Anlage 3: Straßenplanung Marienstraße mit Straßenbahn (Streckenverlauf)
- Anlage 4: Straßenplanung Marienstraße mit Straßenbahn (Querschnitte)
- Anlage 5: Vergleich der Straßenbahnnetzschlüsse Marienstraße / Pillenreuther Str.

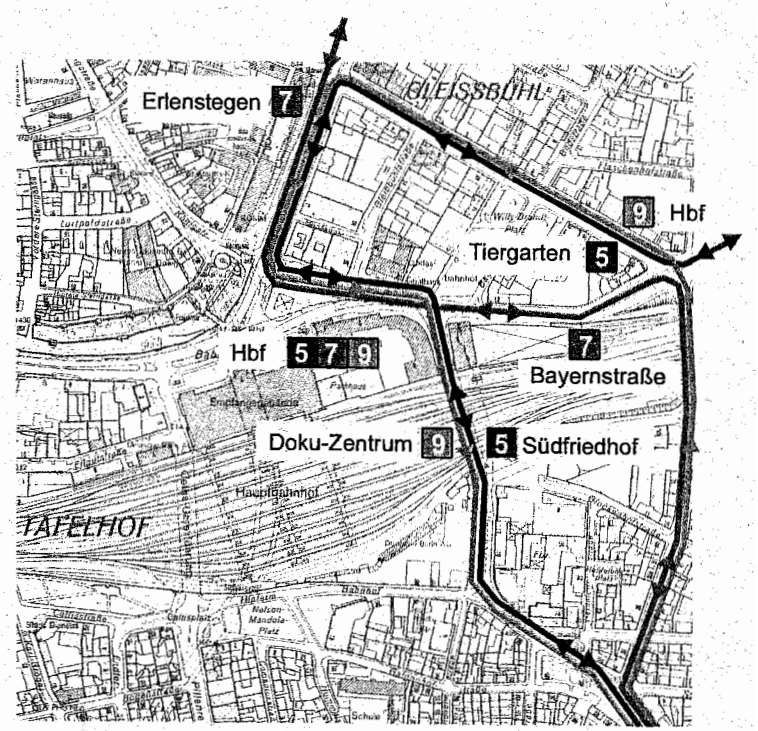
Anlage 1:



Verkehrssystem Straßenbahn
Bereich Hauptbahnhof 2011
ohne Netzeingriff
(Anm.: betrieblich nicht abwickelbar)



Verkehrssystem Straßenbahn
Bereich Hauptbahnhof 2011
gemäß Beschlußlage AfV



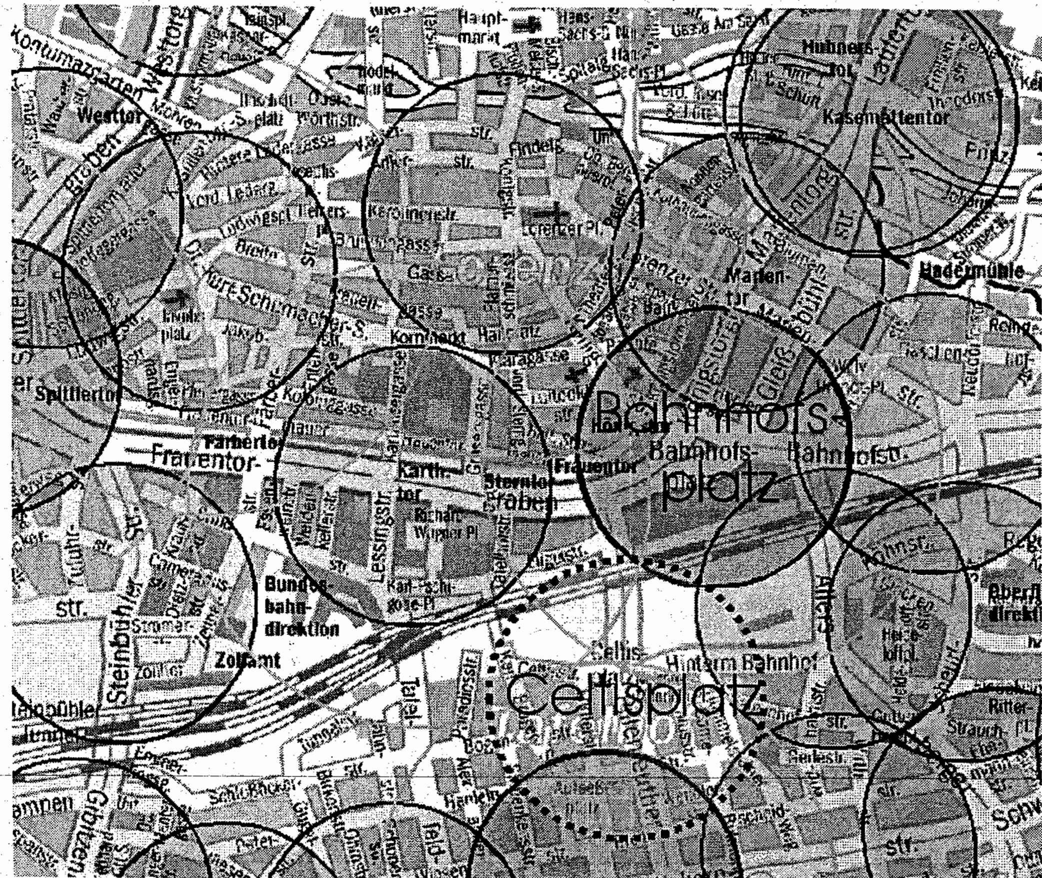
Verkehrssystem Straßenbahn
Bereich Hauptbahnhof 2011
gemäß Vorschlag CSU-Antrag 03.08.07

Anlage 2: Einzugsradien im Umfeld Hauptbahnhof

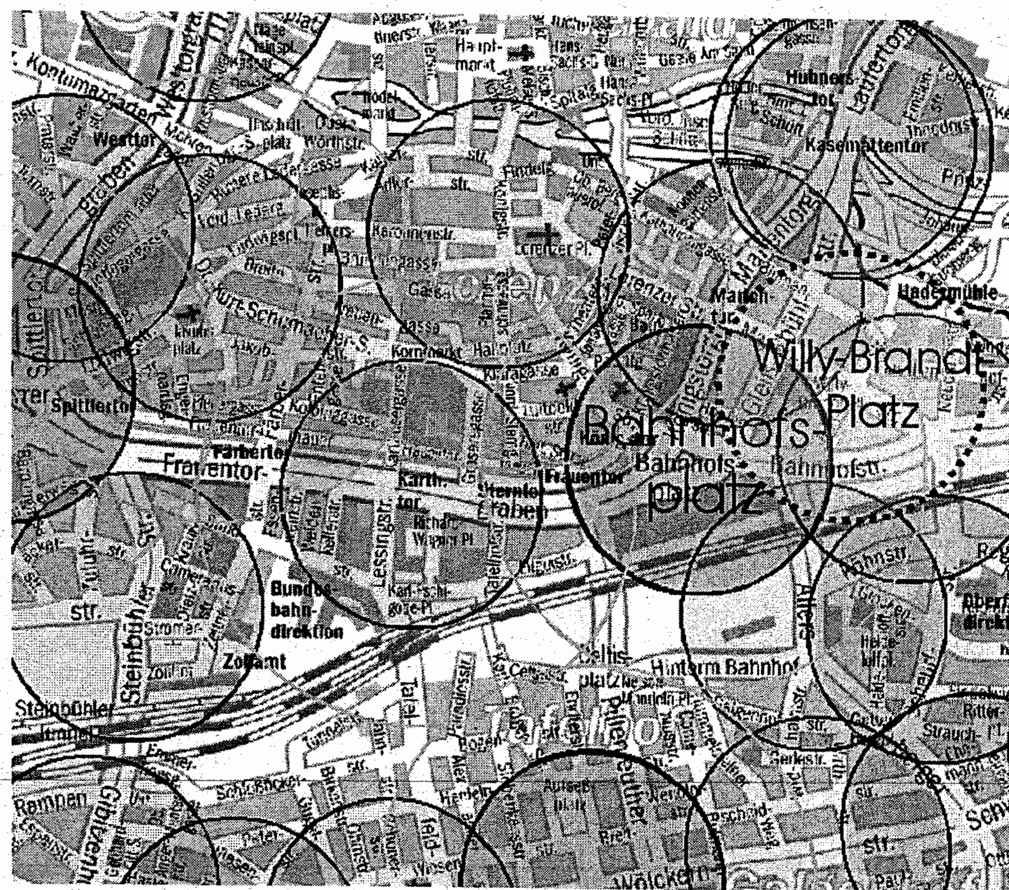
<u>Radien:</u>

U-Bahn 300m / 500m

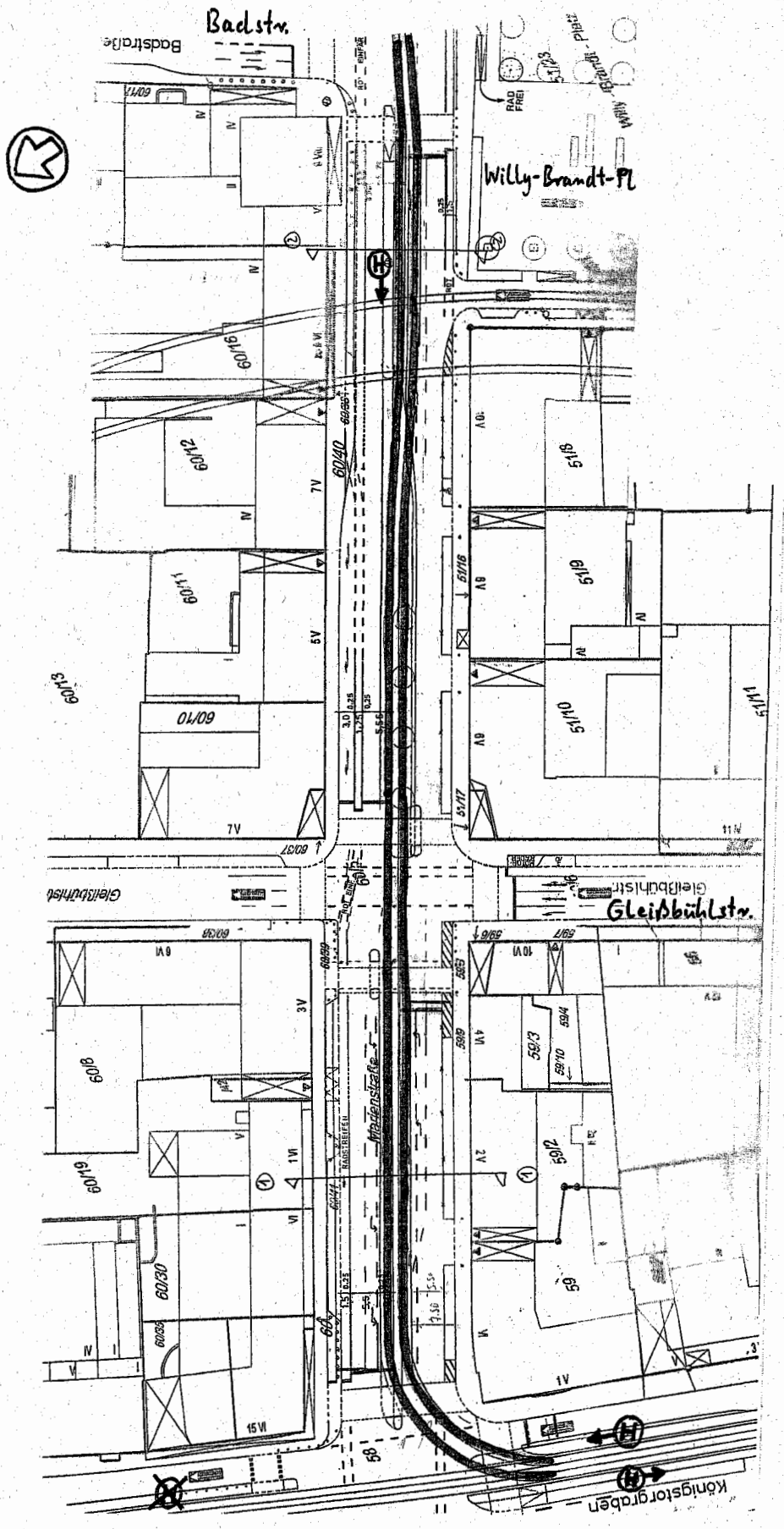
Tram 300m



Erschließung mit Netzschluss über die Pillenreuther Straße
gemäß Beschlußlage AfV

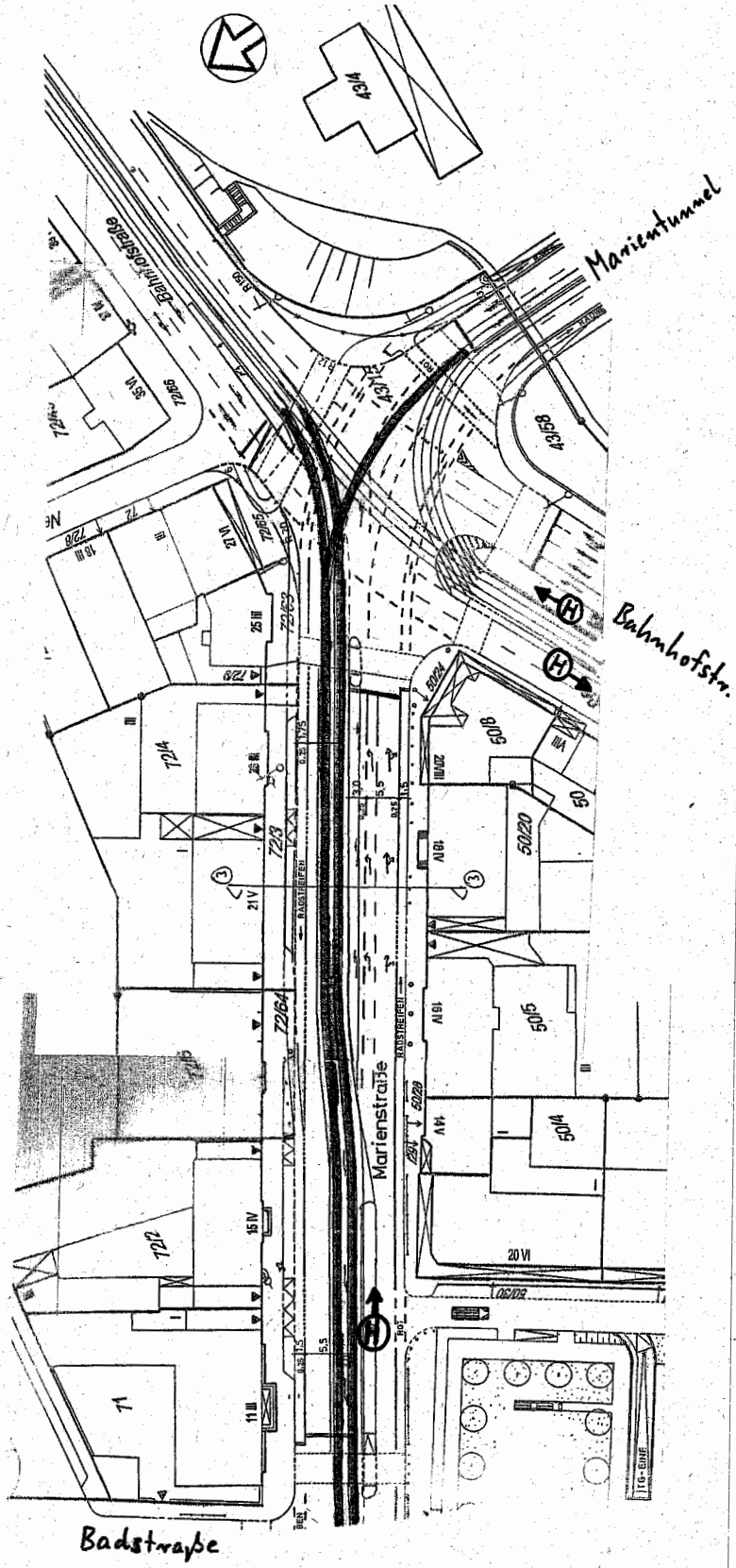


Erschließung mit Linienführung über die Marienstraße
gemäß Vorschlag CSU-Antrag 03.08.07



Straßenbahn in der Marienstraße, Skizze Vpl/P vom September 2007, ohne Maßstab
Abschnitt Marientor bis Badstraße

(Ziel der Skizze: Möglichst besonderer Bahnkörper, möglichst wenig Verschmälerung von Fahrbahnen)



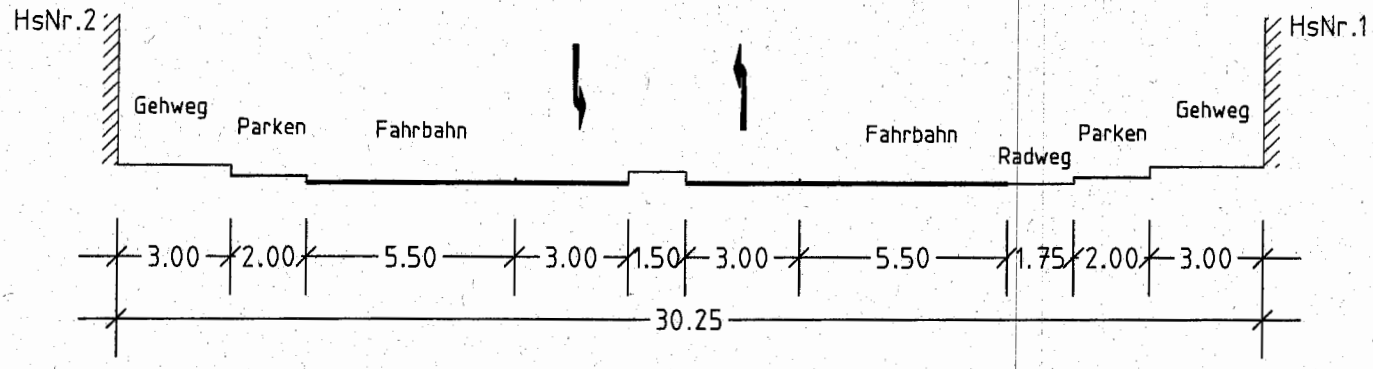
Straßenbahn in der Marienstraße, Skizze Vpl/P vom September 2007, ohne Maßstab
Abschnitt Badstraße bis Marientunnel

(Ziel der Skizze: Möglichst besonderer Bahnkörper, möglichst wenig Verschmälerung von Fahrbahnen)

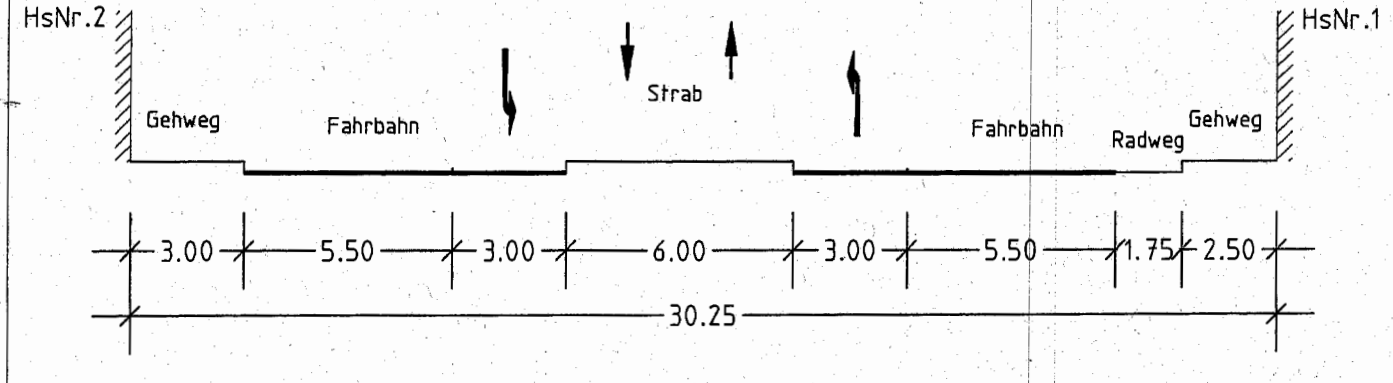
Anlage 4-1

Querschnitt 1 - 1

Bestand / Beschlusslage



mit Straßenbahn



MARIENSTRASSE

Skizze Straßenbahnstrecke (CSU-Antrag)
Querschnitte (Grundlage: Digitale Stadtgrundkarte)
Blickrichtung Osten

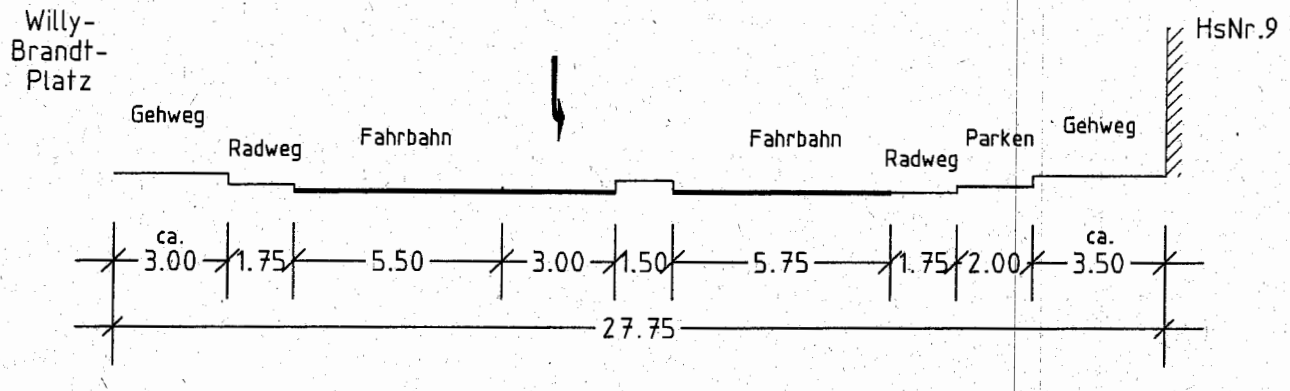
M = 1:20

Vpl/P Wunder (4921) 10.09.2007

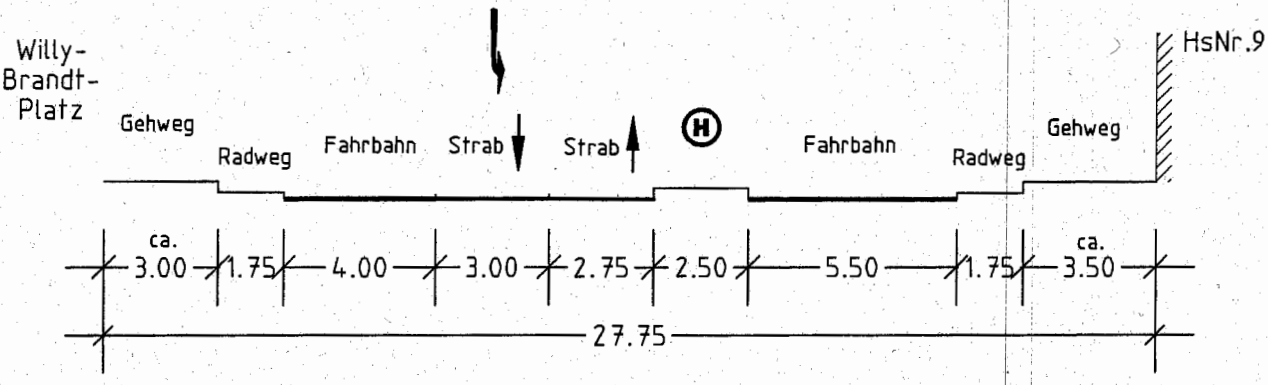
Anlage 4-2

Querschnitt 2 - 2

Bestand / Beschlusslage



mit Straßenbahn



MARIENSTRASSE

Skizze Straßenbahnstrecke (CSU-Antrag)

Querschnitte (Grundlage: Digitale Stadtgrundkarte)

Blickrichtung Osten

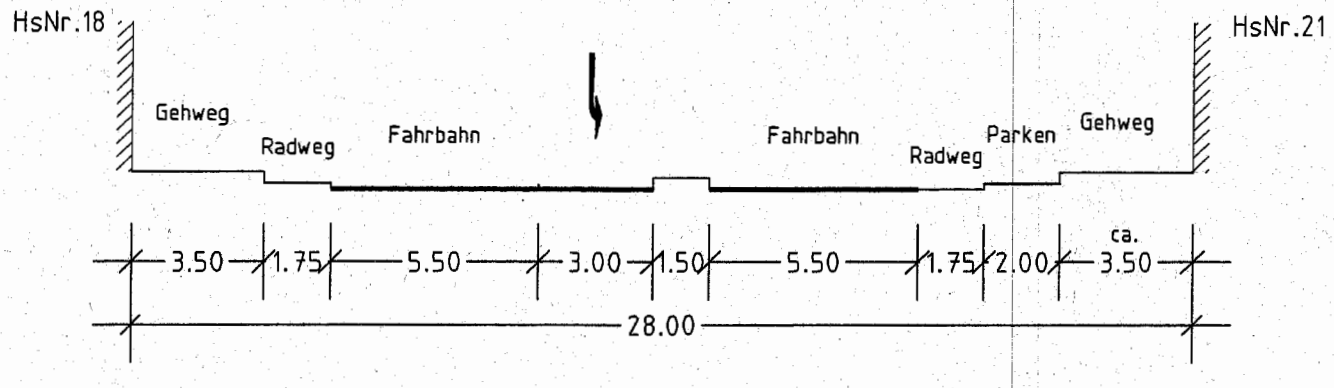
M = 1:20

Vpl/P Wunder (4921) 10.09.2007

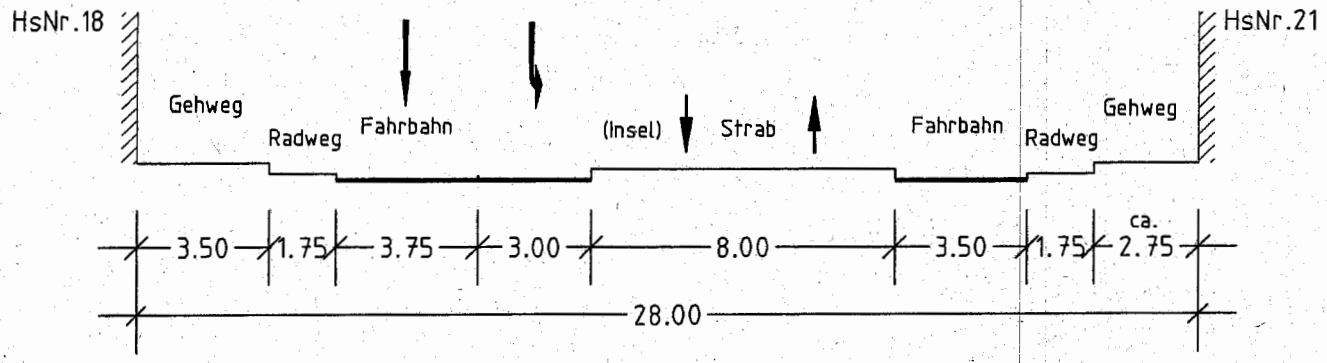
Anlage 4-3

Querschnitt 3 - 3

Bestand / Beschlusslage



mit Straßenbahn



MARIENSTRASSE

Skizze Straßenbahnstrecke (CSU-Antrag)
Querschnitte (Grundlage: Digitale Stadtgrundkarte)
Blickrichtung Osten
M = 1:20

Vpl/P Wunder (4921) 10.09.2007

Anlage 5:

Vergleich der Konzepte Marienstraße / Pillenreuther Str. (nach Stilllegung Linie 9 Nord) im Jahre 2011

neue Trasse durch Marienstraße (Antrag CSU-Fraktion)	neue Trasse durch Pillenreuther Str. (Beschlusslage AfV)
Verkehrssystem-ÖPNV	
O 2 Durchmesserlinien, 1 x große Wendeschleife um das Grand Hotel, 1 Überholgleis / Wartegleis am Hbf	+ 2 Durchmesserlinien, 1 x Endhaltestelle Hbf
- Fahrzeitverlängerung für Linien 5 + 9 zwischen Marientunnel und Hbf. (3 Strecken à 250 m = + 750 m)	+ ca. 5 Min. Fahrzeitverkürzung für Linie 8 zwischen Aufseßplatz und Hbf. (2 Strecken à 600 m = - 1.200 m)
O Haltestelle Marientunnel entfällt für Linie 5 und 9 einwärts; Ersatz durch Haltestelle in Höhe Willy-Brandt-Platz ohne bedeutende Verbesserung der Erschließung aufgrund des geringeren Abstandes vom Marientunnel	+ zusätzliche Haltestelle Celtisplatz (kurzer Umsteigeweg zu den südlichen Gleisen der DB im Hbf.)
- Fahrgastunfreundlicher Einrichtungsverkehr der Linie 9 zwischen Schweiggerstr. und Hbf.	
- Möglichkeit zum Endaufenthalt am Hbf muss trotzdem erhalten bleiben	
Verkehrssituation Hauptbahnhof	
- Wendeschleife oder Überholgleis Hbf trotz Schleife Marienstraße erforderlich	- Wendeschleife erforderlich
O unveränderte Fußwege zu DB-Gleisen	+ stark verkürzte Fußwege zu südl. DB-Gleisen durch Haltestelle Celtisplatz (u.a. zur S-Bahn Richtung. Ansbach am südlichsten Gleis des Hbf.)
O Marienstraße ist durch Straßenbahn und U-Bahn bereits optimal erschlossen	+ Pillenreuther Str. ist durch U-Bahn bereits erschlossen; durch Haltestelle Celtisplatz wird die Erschließung optimiert
Verkehrssystem-MIV	
- Leistungsfähigkeit Marienstraße bei Beibehaltung der Außenbordsteine wird zum Teil reduziert	O Einschränkung der Leistungsfähigkeit Pillenreuther Straße unbedeutend
- Entfall zahlreicher Stellplätze oder Verzicht auf Abbiegestreifen	O Entfall weniger Stellplätze in der Pillenreuther Straße am Celtisplatz
Bauliche Kriterien	
- Streckenlänge Neubau: ca. 480 m	- Streckenlänge Neubau: ca 780 m
- Umbau im gesamten Querschnitt ausser Südseite	+ Umbau nur in Mittellage
- Mittelstreifen zu schmal für 2 Gleise	+ Mittelstreifen am Hbf. ausreichend breit, in der Pillenreuther Straße wenig besonderer Gleiskörper (nur im Bereich der Haltestelle und LSA)
- Grünanlagen in Fahrbahnmitte entfallen in gesamter Marienstraße	O Grünanlagen entfallen auf ca. 50 m
Wirtschaftliche Kriterien	
- voraussichtlich nicht zuschussfähig, da Maßnahme Fahrzeitverkürzung von 10 % bewirken muss – hier Verlängerung der Fahrtzeit	- nicht zuschussfähig, da zu wenig eigener Gleiskörper
O keine Einsparung von Tram-Zügen	+ Einsparung von 2 Tram-Zügen möglich
- kostenaufwendiger Umbau der Straße notwendig, nur Südseite Gehweg bleibt unverändert	O verhältnismäßig preisgünstige Lösung für den Umbau

Beilage 2.4

VAG

Vpl Nr.

25. Sep. 2007

D		E	U	R
02				

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283 0
Telefax: 0911 283 4800

John Borchers
PK-AP
Telefon: 0911 283 4636
Telefax: 0911 283 4642
planung@vag.de

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt

90317 Nürnberg

Nürnberg, 19. September 2007

Führung der Straßenbahn im Bereich des Hauptbahnhofes
Stellungnahme der VAG zum Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 02.08.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden Antrag wird eine Straßenbahnstrecke durch die Marienstraße als Alternative zum Projekt in der Pillenreuther Straße vorgeschlagen. Diese Idee ist bei uns bereits seit mehreren Jahren bekannt und wurde dementsprechend im Vorfeld der Planungen für die Pillenreuther Straße bereits intensiv geprüft. Folgendes lässt sich hierzu feststellen:

1. Verkehrliche Bewertung
   - Die im Antrag vorgeschlagenen Liniendurchbindungen entsprechen vom Grundsatz dem Linienkonzept, wie es auch mit der Neubaustrecke Pillenreuther Straße realisiert werden soll. Allerdings ergibt sich für die Linie 5neu über Schweiggerstraße – Marienstraße eine zeitaufwendige Umwegfahrt
   - Die Umwegfahrt der Linien 5neu von/aus Richtung Tiergarten sowie der Linie 9 im unmittelbaren Zulauf zum wichtigen Umsteigeknoten Hauptbahnhof verursachen unnötige Anschlussverluste und damit Reisezeitverlängerungen im Vergleich zur heutigen Situation. Dies ist unserer Kundschaft schwer zu vermitteln.
   - Durch den Vorschlag wird keine zusätzliche räumliche Erschließungsfunktion erzielt, da ausschließlich vorhandene Haltestellen bedient würden. Aufgrund der durch die vorhandenen Haltestellenstandorte bereits gegebenen sehr dichten, deutlich über den Standards der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern" liegenden räumlichen Erschließung würde eine zusätzliche Haltestelle zwischen den Standorten Marientunnel und Marientor im Bereich Willy-Brandt-Platz keinen verkehrlichen Sinn ergeben.
     An den vorhandenen Haltestellenstandorten müssen angesichts der geänderten Verkehrführung dennoch neue Haltestellenanlagen geschaffen werden, um eine Bedienung durch alle tangierenden Linien sicherstellen zu können. Im Bereich der Haltestelle Marientunnel sind dies neue Bahnsteige in der Marienstraße für die Fahrtbeziehungen von/aus Richtung Marientor, desgleichen erfordern die Abbiegebeziehung am Standort Marientor zusätzliche Bahnsteige in

Vorsitzender des Aufsichtsrats: Jürgen Fischer, Stadtrat
Vorstand: Herbert Dombrowsky (Vorsitzender),
Josef Hasler, Dr. Rainer Müller
Sitz der Gesellschaft: Nürnberg
Eingetragen beim Amtsgericht Nürnberg unter HRB 1072
Steuernummer 241/116/60413

Postbank Nürnberg Nr. 56060-852 (BLZ 760 100 85)
Sparkasse Nürnberg Nr. 1.011.500 (BLZ 760 501 01)
IBAN DE 89760501010001011500

der Marienstraße oder alternativ die Verlegung der gesamten bestehenden Haltestelle Marientor vom Marientorgraben in den Königstorgraben.

2. Investitionen / Zuschüsse

   Vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungen mit der Ostendstraße sind nach den gegenwärtig gültigen Zuschussbedingungen bzw. der Auslegung der RZ ÖPNV durch den Zuschussgeber auch bei eigenem Bahnkörper für dieses Projekt keine GVFG-Zuschüsse zu erwarten. Die als Voraussetzung für eine Zuschussgewährung erforderliche Verkürzung der Reisezeit kann durch die umwegigen Linienführungen nicht erzielt werden.

3. Zugbedarf / Betriebsaufwand / Auswirkung auf das Wirtschaftsergebnis der VAG

   Im Vergleich zum Betriebskonzept, das mit der Planung Pillenreuther Straße angestrebt wird, wird für die Linie 5neu in der Hauptverkehrszeit der Einsatz zweier zusätzlicher Züge erforderlich, zu den übrigen Tageszeiten wäre ein zusätzlicher Zug im Einsatz. Hierfür müssten entsprechend zwei neue Fahrzeuge zusätzlich beschafft werden. Es würden bedingt durch diese Investition (einschl. Unterhalt) sowie die mit den umwegigen Führungen der Linien 5neu und 9 einhergehenden Laufleistungs- und Personaleinsatzmehrungen erhebliche zusätzliche Betriebskosten entstehen, ohne dass ein entsprechender, diesen dauerhaften Mehraufwand rechtfertigender verkehrlicher oder wirtschaftlicher Nutzen erkennbar wäre. Der möglicherweise etwas geringere bauliche Aufwand für die Errichtung der Strecke im Vergleich zum Projekt Pillenreuther Straße wäre dadurch sehr schnell aufgezehrt und es entstünde der VAG ein dauerhafter wirtschaftlicher Nachteil.

   Wir quantifizieren den zusätzlichen Betriebsaufwand mit jährlich rund 670 T€. Sollte alternativ auch die Linie 9 in beiden Richtungen über Marientor geführt werden, wird hierfür ein weiterer zusätzlicher Zug erforderlich, so dass sich der betriebliche Mehraufwand um rund 355 T€ auf dann insgesamt rund 1.025 T€ p. a. erhöhen würde.

4. Räumliche Situation Bahnhofsplatz

   Zum erforderlichen Abwarten von Anschlüssen und Endaufenthalten wäre am Hbf. für die Linie 9 ein (heute nicht vorhandenes) Überholgleis zu schaffen, damit durchfahrende Züge der Linien 5neu und 7neu nicht behindert würden. Alternativ zur (bautechnisch, wirtschaftlich und verkehrlich voraussichtlich nicht unproblematischen) Neuerrichtung eines Überholgleises könnte die vorhandene Gleisführung der heutigen Wendeschleife für Überholungen genutzt werden.

   Die verkehrlichen Anforderungen der Buslinien 43 und 44 sowie des NightLiners ermöglichen keine nennenswerte Reduzierung der Verkehrsflächen. Bei einer Stilllegung der Wendschleife könnte allenfalls ein sehr schmaler Streifen am Südrand des Platzes (d. h. in etwa der heutige Haltestellenbereich der Linien 5 und 7) für andere Nutzungen gewonnen werden. Nennenswerte zusätzliche städtebauliche Gestaltungsspielräume für den Bahnhofsplatz können hierin nicht erkannt werden. Die verkehrliche Nutzung des Platzes wird auch bei einem (aus unserer Sicht nicht vertretbarem) Verzicht auf die Wendeschleife eindeutig dominieren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass aus Sicht der VAG die Nachteile des Vorschlages sowohl gegenüber der Planung Pillenreuther Str. als auch im Vergleich zum bestehenden Konzept deutlich überwiegen. Wir können das Weiterverfolgen dieser Lösung deshalb nicht empfehlen.

Das Planfeststellungsverfahren für die Pillenreuther Straße ist bereits eingeleitet, so dass nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich für die zweite Jahreshälfte 2008 mit Baurecht gerechnet werden

kann. Die diesbezüglichen Investitionsentscheidungen wären dann unter Berücksichtigung des Verfahrensstandes zum Nahverkehrsentwicklungsplan zu treffen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V. Tim Dahlmann-Resing

i. A. John Borchers