

Nahverkehrsentwicklungsplan Nürnberg: Einbindung der Stadt Fürth, Untersuchung einer Straßenbahnneubaustrecke Nürnberg Westfriedhof – IKEA – Fürth Innenstadt

hier: Entwurf der Stellungnahme der Stadt Fürth

– 19. Januar 2011 –

Vorbemerkungen

Am 17.11.2010 hat der Fürther Bau- und Werkausschuss die Stadtverwaltung Fürth beauftragt, die Nürnberger Untersuchung über eine Straßenbahnneubaustrecke Nürnberg Westfriedhof – IKEA – Fürth Innenstadt zu bewerten und einen Vorschlag für eine Stellungnahme vorzulegen. Dies geschieht hiermit.

Die Stadt Nürnberg arbeitet derzeit – zusammen mit einem Ingenieurbüro – an der Aufstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplanes (NVEP), mit dem Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Schienennetze untersucht werden. Ausgangspunkt für den NVEP ist der Nürnberger Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2003 (Analyse-Teil). Mit dem NVEP werden die über einen zeitnahen Handlungsbedarf hinausgehenden Verbesserungspotentiale auf Machbarkeit und Wirkungen hin untersucht (Abb. 1).

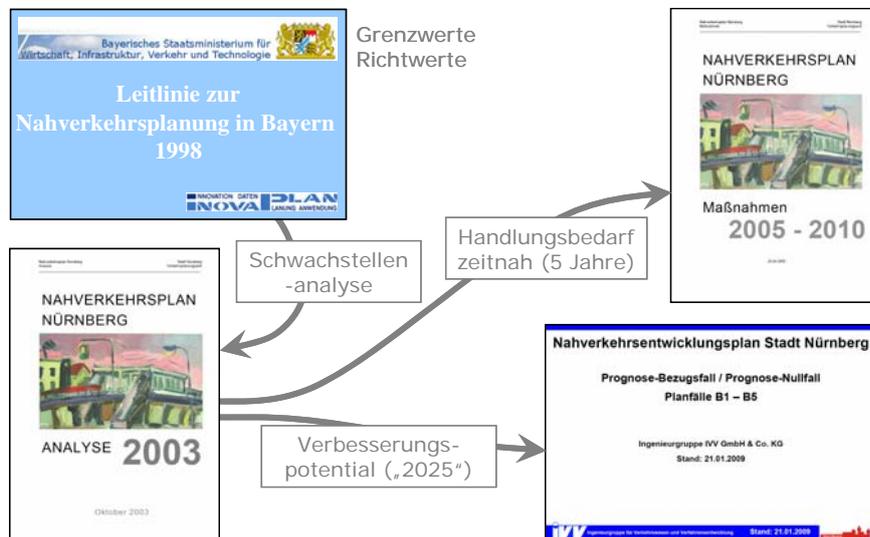


Abb. 1
Einordnung des NVEP
in der Nürnberger
Nahverkehrsplanung

Prognosehorizont des NVEP
ist das Jahr 2025.

Die Arbeiten am NVEP sollen im Jahr 2011 abgeschlossen werden. Zu den Zielen und dem Aufstellungs- und Beteiligungsverfahren wird auf die Anlage 1 der Vorlage zum Fürther Bau- und Werkausschuss vom 17.11.2010 (BWA, TOP 17.2) verwiesen.

Der NVEP wird in einem fünfstufigen Verfahren (A–E) entwickelt. Das Verfahren ist inzwischen mit Beschluss des Nürnberger Verkehrsausschusses vom 16.12.2010 von Stufe C nach D übergegangen. Abweichend vom geplanten Aufstellverfahren werden in Stufe D drei statt nur zwei Planfälle untersucht.

Straßenbahnneubaustrecke Nürnberg Westfriedhof – Fürth

Für den Fortgang der Nürnberger Untersuchung sollen die Endhaltestellen und die Streckenführung im Außenbereich der Schienennetze zwischen den verglichenen Planfällen einheitlich angesetzt werden. Bisher wurden sie zwischen verschiedenen Planfällen variiert, um Erkenntnisse über unterschiedliche Wirkungen zu gewinnen. Die Stadt Fürth wurde daher von der Stadt Nürnberg gebeten, sich aufbauend auf diesen Erkenntnissen der bisherigen Untersuchung – Stufe C – zu ihren Präferenzen für die weitere Untersuchung der Straßenbahnneubaustrecke zu äußern. In Stufe C wurde diese Strecke wie folgt variiert (Abbildung siehe BWA 17.11.2010).

Planfall	Endhaltestelle	Führung in Fürth	Führung in Nürnberg
C1	IKEA	Hans-Vogel-Straße	Krematorium (direkt)
C1plus	IKEA	Hans-Vogel-Straße	Nordwestring
C2	Rathaus Fürth	Poppenreuth	Nordwestring
C3	Schniegling	–	Nordwestring–Krematorium

Zur Führung in Nürnberg wurde von dort für die Stufe D der Weg über Nordwestring (künftiger Endpunkt der U3) und die Kriegsoffsiedlung festgelegt.

Um eine qualifizierte Stellungnahme zu den obigen Varianten entwerfen zu können, untersuchte das Stadtplanungsamt Fürth folgende Gesichtspunkte:

- Verkehrsplanung: Nachfrage- und Netzwirkung, Zielsetzung, Finanzierung
- Verkehrstechnik: Bahnkörperarten, Wendemöglichkeiten
- Aspekte des Städtebaus und der Stadtentwicklung

Die Erkenntnisse werden im Folgenden überblicksartig wiedergegeben.

Nachfragewirkungen

Vom Gutachter des NVEP werden Nachfragewerte ab etwa 5.000 Fahrgästen/Tag als Untergrenze für den Ersatz von Bus- durch Straßenbahnlinien empfohlen, die am Strecken-Ende einer Linie jedoch gemäßigt unterschritten werden dürfen.

Planfall	Nachfrageprognose (Straßenbahnfahrgäste, Werktag, Querschnitt)		
	Rathaus – IKEA	IKEA – Schniegling	Schniegling – Westfriedhof
C1	–	2.800 – 4.300	4.800 – 8.100
C1plus	–	2.200 – 3.300	3.700 – 7.200
C2	3.300 – 3.900	4.200 – 4.700	4.800 – 7.100
C3	–	–	800 – 2.900

Aus der Nachfrageprognose lassen sich aus Sicht der Stadt Fürth vor allem ablesen, wie stark Umsteigezwänge – hier hervorgerufen durch Lage der Endhaltestelle, zu der hin die Nachfrage stets stark abfällt (Vergleiche C1plus und C2) – und eine direkte (C1) bzw. indirekte (C1plus) Führung wirken. Ausgehend von seiner Empfehlung rät der Gutachter von einer Endhaltestellenwahl Schniegling ab. Die geringe Prognose zwischen Rathaus und IKEA fußt im starken Busparallelverkehr aus Fürth Nord-/Ost.

Netzwerk

Für Autofahrer zählt die Zahl der Umsteigezwänge zu den wichtigsten Hinderungsgründen für eine Nutzung des ÖPNV¹. Die Minimierung dieser Zwänge durch Bildung langer Linien, die hierdurch mit möglichst vielen anderen Linien verknüpft werden, ist daher ein anzustrebendes Gestaltungsziel für attraktive Bus- und Bahnnetze.

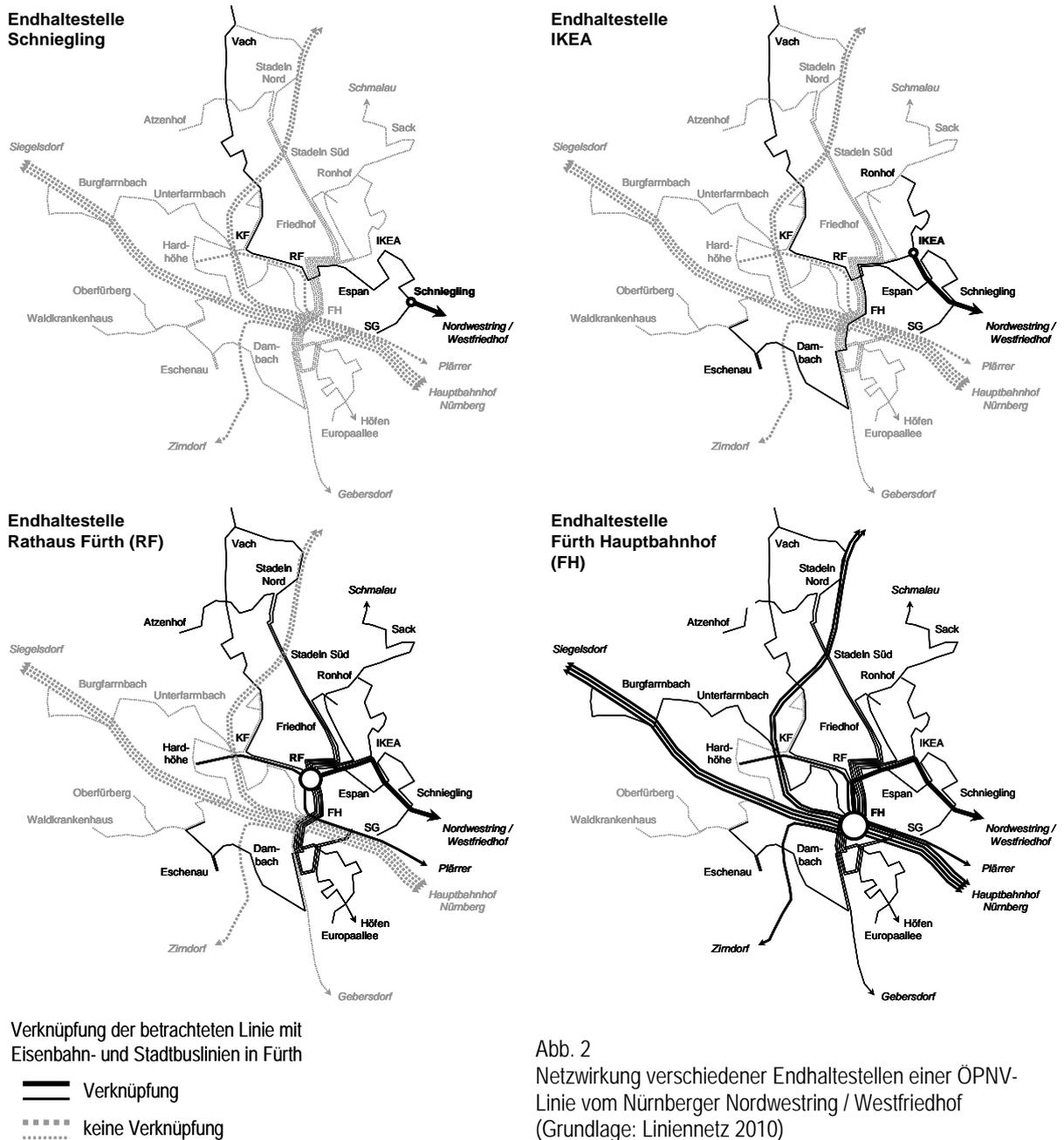


Abb. 2
Netzwerk verschiedener Endhaltestellen einer ÖPNV-Linie vom Nürnberger Nordwestring / Westfriedhof (Grundlage: Liniennetz 2010)

Ein Vergleich der in Stufe C untersuchten Endhaltestellen zeigt, dass in Schniegling und bei IKEA nur Verknüpfungen mit ein bis zwei Fürther Stadtbuslinien entstünden. Eine Endhaltestelle Rathaus würde eine Verknüpfung mit sechs der neun Fürther Stadtbuslinien erlauben, jedoch fehlt es auch in diesem Fall an der Verknüpfung mit den Eisenbahnlinien (RE, RB, S-Bahn) als Rückgrat des Stadt-Umland-Verkehrs. Erst eine Endhaltestelle am Fürther Hauptbahnhof erscheint daher zielführend.

Zielsetzung

Mit dem NVEP verfolgt die Stadt Nürnberg das Ziel, die Verkehrsmittelwahl weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Nahverkehr zu verschieben. Für die nordwestliche Nürnberger Außenstadt bestehen hierfür große Potentiale, da der ÖPNV-Anteil dort im nürnbergweiten Vergleich am geringsten ist² und das dort heute vorhandene Liniennetz mehrfach gebrochen ist (Linien 6, 38, 39, 175). Fahrten in Richtung der Innenstädte von Nürnberg und Fürth werden damit vor allem auf die U1 gelenkt und sind nur mit Umwegen und Umstiegen möglich. Der Analyseteil des NVP Nürnberg hält daher zwei diesbezügliche Verbesserungspotentiale fest:

Betrachteter Fall		Verbesserungspotentiale aus dem NVP Nürnberg	
		Fürth Innenstadt – N Schniegling/Wetzendorf	Nürnberger Westen – N Johannisstraße
End- haltestelle der Straßenbahn	Schniegling	nicht erfüllt	erfüllt
	IKEA	nicht erfüllt	erfüllt
	Rathaus Fürth	erfüllt	erfüllt
	Fürth Hbf	erfüllt	erfüllt
Alternative : Buslinie Fürth Hbf – N Nordwestring		erfüllt	nicht erfüllt

Beide Verbesserungspotentiale lassen sich nur mit einer bis in die Fürther Innenstadt reichenden (Straßenbahn-)Linie realisieren. Umgekehrt erlaubt eine Optimierung des Busnetzes bereits die Realisierung des ersten der beiden Verbesserungspotentiale.

Finanzierung

Wichtige Säulen der ÖPNV-Finanzierung drohen in naher Zukunft wegzubrechen. So läuft das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – bisherige Grundlage für Zuschüsse zu Investitionen in Strecken und Fahrzeuge – in zwei Stufen 2013 / 2019 als Teil der Föderalismusreform aus. Eine Förderung von Ersatzinvestitionen in das alternde Streckennetz ist nicht in Aussicht. Gleichzeitig steht auch der sogenannte Querverbund zwischen Verkehrsbetrieben und Energieversorgern durch steigende Energiepreise und erleichterten Anbieterwechsel für Energiekunden unter Druck. Alle drei Faktoren könnten dazu führen, dass der finanzielle Aufwand für die Kommunen schon allein für die Aufrechterhaltung des heutigen ÖPNV-Angebots bald stark steigt. Unter diesen Vorzeichen ist eine Straßenbahnneubaustrecke mit Nachfragewerten im Bereich der Untergrenze für eine Systemscheidung „Straßenbahn statt Bus“ alles andere als dringlich und scheint nur als baulich offenzuhaltende Zukunftsoption für starken Nachfrageanstieg (z. B. durch starke Verteuerung der Automobilität) unter gleichzeitig deutlich verbesserten Finanzierungsbedingungen vertretbar.

Verkehrstechnik, Städtebau und Stadtentwicklung

Eine Untersuchung zur Integrierbarkeit der Straßenbahnanlagen in den Straßenraum zeigt, dass die Strecke auf Fürther Stadtgebiet nahezu vollständig straßenbündig zu trassieren wäre, da der Platz für einen besonderen Bahnkörper nicht vorhanden ist oder nur mit sehr großem Aufwand (Straßenquerschnittsänderungen) zu beschaffen wäre. Mit dem System Straßenbahn würde damit der Flexibilitätsvorteil des Systems

Bus, der infolge seiner Spurungebundenheit Störungen (Unfälle, Falschparker) leicht ausweichen kann, verloren gehen, ohne dass dabei der in ihrer größeren Kapazität liegende Systemvorteil der Straßenbahn genutzt wird – siehe Nachfrageprognose.

Als zusätzliche Schwierigkeit erweist sich die Unterbringung von Wendeschleifen für eine Straßenbahn. Im Gegensatz zum vergleichsweise wendigen Bus ist hierfür ein Durchmesser von 50 Metern erforderlich. Dieses Maß ist weder am Obstmarkt noch am Königsplatz vorhanden. Eine Endhaltestelle Fürth Rathaus ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt nicht praktikabel.

Aus stadtplanerischer Sicht sind darüber hinaus folgende Aspekte hinzuzufügen:

- Mit schienengebundenen – und damit höherwertigen – ÖPNV-Verkehrsmitteln kann Achsenbildung und Schwerpunktsetzung und damit Entwicklung entlang einer Linie gefördert und stabilisiert werden. Entlang der Neubaustrecke lägen das Bebauungsplangebiet 373 „Am Kavierlein“ und die Gewerbestandorte im Bereich der Hans-Vogel-Straße einschließlich IKEA, sowie gegebenenfalls der neue Einkaufsschwerpunkt Rudolf-Breitscheid-Straße.
- Gleichzeitig würden sich die Einzugsbereiche der Straßenbahnhaltestellen auch auf landwirtschaftliche Flächen erstrecken und eventuell Siedlungsdruck erzeugen, für den der Flächennutzungsplan keine Umnutzung vorsieht.
- Eine Führung durch den Ortskern von Poppenreuth erscheint städtebaulich schwierig und das dort erschließbare Einwohnerpotential zugleich gering. Da diese Führung umwegreich wäre und die Hans-Vogel-Straße nur an der IKEA erschließen würde, wird sie an dieser Stelle ausgeschlossen.
- Auch die Führung der Straßenbahn durch die Fürther Innenstadt ist nicht ohne weiteres mit den dortigen Straßenräumen und Nutzungen vereinbar (Beispiel: Michaeliskirchweih auf der Fürther Freiheit). Von den Gleisanlagen und der Oberleitung der Straßenbahn ginge eine merkbare Veränderung der Straßen und Platzbilder aus. Gleiches gilt für die Unterbringung der 40 Meter langen Haltestellen und die einzuhaltenden Mindestradien der Gleisbögen.

Die verkehrstechnische, städtebauliche und stadtentwicklerische Bewertung weckt im Ergebnis also eher Bedenken gegen diese Straßenbahnneubaustrecke. Einigen wenigen Vorteilen stehen nennenswerte Nachteile und Schwierigkeiten gegenüber.

Zusammenfassung und Ergebnis

Insbesondere wegen der Netzwirkung und zur Erreichung der Zielsetzung erscheint eine Linie ab Fürth Hauptbahnhof mit einer Führung über die Hans-Vogel-Straße bis mindestens zum U-Bahnhof Nordwestring als verkehrlich anstrebenswert. Hieraus folgt, dass die Endpunkte Schniegling, IKEA und Rathaus verworfen werden sollten. Bezieht man die Nachfragewirkungen, die ÖPNV-Finanzierung und Gesichtspunkte der Verkehrstechnik, des Städtebaus und der Stadtentwicklung mit ein, so erscheint es angezeigt, diese Linie bis auf weiteres als Stadtbus und nicht als Straßenbahn zu konzipieren und allenfalls Sorge dafür zu tragen, die Möglichkeit zur Realisierung als Straßenbahnneubaustrecke unter geänderten Voraussetzungen (Nachfrageanstieg, ÖPNV-Finanzierungen) nicht zu verbauen. Durch die Lage im Straßenraum ist das zuletzt genannte Ziel der Optionserhaltung zugleich jedoch kaum gefährdet.

Entwurf der Stellungnahme

„Die Stadt Nürnberg wird gebeten, im Nahverkehrsentwicklungsplan für die Planfälle 2025 keine Straßenbahnstrecke Nürnberg Westfriedhof – IKEA – Fürth Innenstadt, sondern eine mit der Straßenbahn in Takt und Fahrzeiten qualitativ vergleichbare neue Buslinie Fürth Hauptbahnhof – Rathaus – IKEA – Nordwestring vorzusehen.“

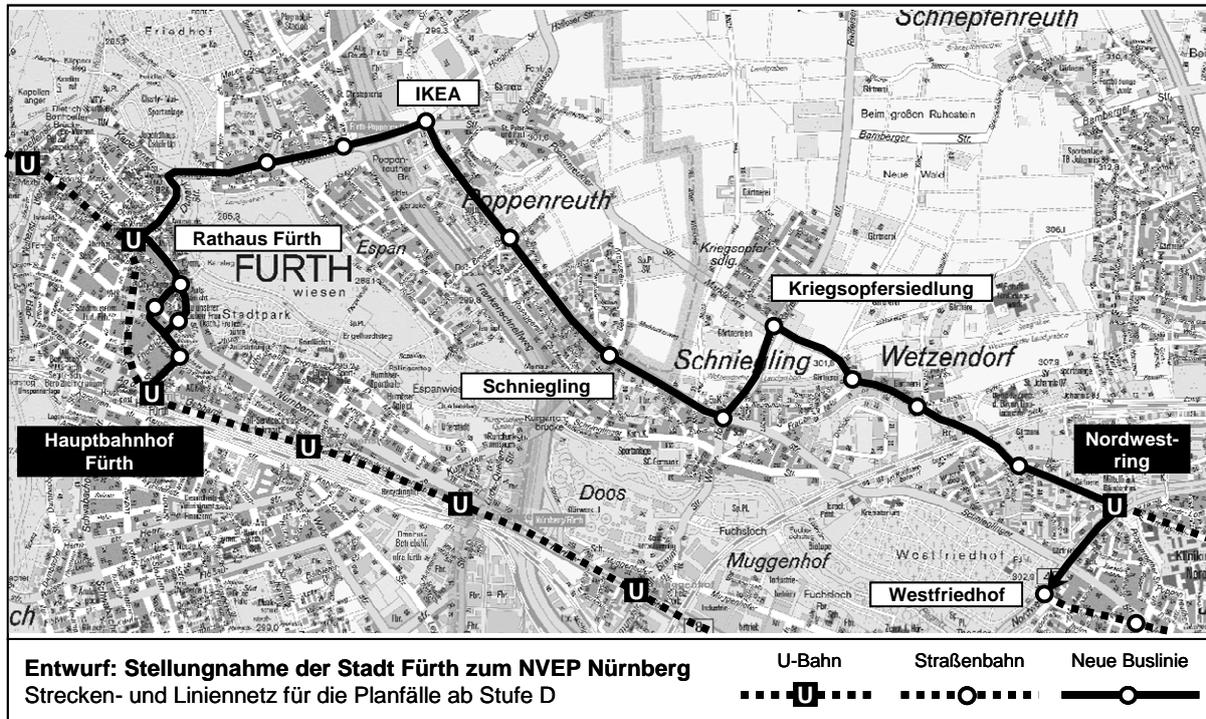


Abb. 3 Vorgeschlagene neue Buslinie Fürth Hauptbahnhof – IKEA – Nordwestring (– Westfriedhof)

Um zugleich die Verbindung Nürnberger Westen – Nürnberg Johannisstraße nicht zu verschlechtern, regt die Stadt Fürth an, diese Buslinie ab Nordwestring zur Endhaltestelle der Straßenbahn am Westfriedhof – oder umgekehrt die Straßenbahn bis zur Endhaltestelle der U3 am Nordwestring – weiterzuführen.

Eine spätere Realisierung der Straßenbahnneubaustrecke soll in Nürnberg und Fürth planerisch offen gehalten und nicht verbaut werden.“

¹ Amt für Statistik und Stadtforschung: Statistischer Monatsbericht für Mai 2008, Abbildung 3

² Amt für Statistik und Stadtforschung: Statistischer Monatsbericht für Mai 2008, Abbildung 2