

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/195/2018

Planungsgrundlagen Stadt-Umland-Bahn

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.09.2018	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.09.2018	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

Der Bericht zu den technischen Planungsgrundlagen für die Stadt-Umland-Bahn wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Begründung

Sachbericht

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn hat das Büro Rambøll beauftragt, die technischen Planungsgrundlagen für die StUB zu untersuchen und Empfehlungen für Festlegungen zu geben. In der Machbarkeitsstudie 2012 wurde für das StUB-Netz die derzeit neueste Fahrzeuggeneration der VAG, die Variobahn (GTV6), als Grundlage angesetzt. Angesichts des Umfangs der Planungen, die bereits in der ersten Baustufe „L-Netz“ rund 25 km Doppelgleis umfassen und dem sich damit ergebenden Verhältnis zum Bestand von ca. 36 km Betriebsstreckenlänge in Nürnberg war eine unabhängige Betrachtung der technischen Möglichkeiten geboten, um ggf. Anpassungen für einen effizienten Betrieb des Gesamtnetzes frühzeitig einleiten zu können. Bei allen Überlegungen ist zu beachten, dass sowohl die für die StUB zu beschaffenden Fahrzeuge in das bestehende Nürnberger Netz einfahren müssen als auch Bestandsfahrzeuge der VAG freizügig in das StUB-Netz verkehren müssen, um durchgehende Fahrten sicherzustellen. Die Ergebnisse der Untersuchungen liegen nun in Form von technischen Notizen zu den einzelnen Aspekten vor. Vertreter des StUB-Arbeitskreises Fachplanung, die Technische Aufsichtsbehörde und die VAG – hier unabhängig von der späteren Konstellation der Betriebsdurchführung als Partner in einem Betriebsverbund nach § 4 Nr. 6 BOStrab – waren in den Prozess der Erstellung eingebunden.

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Planung der Infrastruktur der Stadt-Umland-Bahn müssen Eingangsdaten definiert werden.

In der Machbarkeitsstudie 2012 wurde für das StUB-Netz die damals geltenden Festlegungen aus dem Nürnberger Bestandsnetz und die neueste Fahrzeuggeneration der VAG, die Variobahn (GTV6), als Grundlage angesetzt. Angesichts des Umfangs der Planungen für das „L-Netz“ mit rund 25 km Doppelgleis und dem sich damit ergebenden Verhältnis zum Bestand von ca. 36km Betriebsstreckenlänge in Nürnberg war eine unabhängige Betrachtung der technischen Möglichkeiten geboten, um ggf. Anpassungen für einen effizienten Betrieb des Gesamtnetzes frühzeitig einleiten zu können. Bei allen Überlegungen ist zu beachten, dass sowohl die für die StUB zu beschaffenden Fahrzeuge in das bestehende Nürnberger Netz einfah-

ren müssen als auch Bestandsfahrzeuge der VAG freizügig in das StUB-Netz verkehren müssen, um durchgehende Fahrten sicherzustellen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn hat das Planungsbüro Rambøll beauftragt, die technischen Planungsgrundlagen für die StUB zu untersuchen und Empfehlungen für Festlegungen zu geben. Die Empfehlungen wurden unter anderem mit den Verwaltungen der drei Städte und der VAG – hier als Partner in einem Betriebsverbund nach §4 Nr. 6 BOStrab – abgestimmt.

Es wurden die Aspekte
Betriebliche Rechtsgrundlage
Fahrzeugbezogene Grundlagen, z.B. Fahrzeugbreite und -länge
Festlegungen zur (baulichen) Barrierefreiheit an Haltestellen
Höchstgeschwindigkeit
Fahrdrahtspannung
Einrichtungs- / Zweirichtungsfahrzeuge
untersucht.

Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach und der Verkehrsausschuss des Nürnberger Stadtrates haben bereits entsprechende einstimmige Beschlüsse gefasst, um den Zweckverbandsgremien eine Zustimmung zu den Empfehlungen zu ermöglichen. Die Beschlussfassung im Zweckverband ist in der nächsten Sitzung am 26. Oktober 2018 geplant.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Ergebnisse der Untersuchungen liegen in Form von neun Technischen Notizen zu den einzelnen Aspekten vor.

Konsens besteht zu den Aspekten

- Fahrzeugbreite und -länge wie Bestandsfahrzeuge der VAG
 - Breite 2,30 m; + 10 cm Reserve einplanen
 - Länge < 40 m; + 20 m Option (wie bei aktuellen Planungen in Nürnberg)
 - Auslegung der Fahrzeuge auf Steigungen bis ca. 75‰
 - Offenheit bezüglich Konstruktionsprinzip der Fahrzeuge
- Bauliche Barrierefreiheit
 - Einhaltung des Spaltmaßes nach DIN ohne Schiebetritte
 - Haltestellenhöhe 25 cm; offenhalten bis 28 cm
- Höchstgeschwindigkeit
 - 70 km/h; maximal zulässige Geschwindigkeit ohne Zugsicherungssystem
- Fahrdrahtspannung
 - Ziel: 750 V DC (Bestand VAG: 600 V DC)

Diskussionsbedarf bestand zu den Aspekten

- Einrichtungs- / Zweirichtungsfahrzeuge
Bei Zweirichtungsfahrzeugen werden keine Wendeschleifen benötigt; in der Summe überwiegen jedoch nach der vorliegenden Analyse für das Netz Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach die Vorteile von Einrichtungsfahrzeugen (insbesondere Kosten, Platzangebot, Kompatibilität zum Bestand). Eine Auslegung der Infrastruktur der StUB für Zweirichtungsfahrzeuge hätte zur Folge, dass die Bestandsfahrzeuge der VAG dort nicht verkehren können. Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes StUB empfiehlt daher entsprechend der Annahmen in der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 die Planung für **Einrichtungsfahrzeuge** (wie Bestand VAG). Flächen für Wendeschleifen sind im weiteren Planungsverlauf festzulegen.
- Rechtsgrundlage
Einzelne Forderungen bestehen weiterhin nach einer Nutzung der sogenannten „Tram-Train-Technik“ mit Mischbetrieb Straßenbahn / Eisenbahn für die Variante Aurachtalbah.

In diesem Fall wäre neben der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) auch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) relevant. Aus Sicht der Geschäftsstelle des Zweckverbandes StUB ist ein Mischbetrieb auf einem kurzen Teilstück wegen erheblicher Anpassungsmaßnahmen im Bestandsnetz und -fuhrpark nicht zielführend. Es wird deshalb – vorbehaltlich der Bestätigung in der laufenden Variantenprüfung, dass die Aurachtalbahn als Tram-Train in der Gesamtbewertung weiterhin negativ abschneidet – die **Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)** als Grundlage empfohlen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: Technische Notiz zu Ein- / Zweirichtungsfahrzeugen

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang