

Straßenbündiger Bahnkörper am Adenauerring zwischen In der Reuth und Mönaustraße

In der Voruntersuchung der Stadt-Umland-Bahn ist am Kosbacher Damm und Adenauerring zwischen Schallershofer Straße und In der Reuth eine Führung in Seitenlage vorgesehen. Der erforderliche Raum im Straßenquerschnitt wird durch den Rückbau einer Richtungsfahrbahn – die Straße ist im Bestand vierstreifig – erreicht, sodass zukünftig eine Fahrspur je Richtung für den Individualverkehr zur Verfügung steht (Abbildung 2).



Abbildung 1: Bestandsfoto Adenauerring östlich Odenwaldallee, Blickrichtung stadtauswärts, Quelle: infra3d.ch

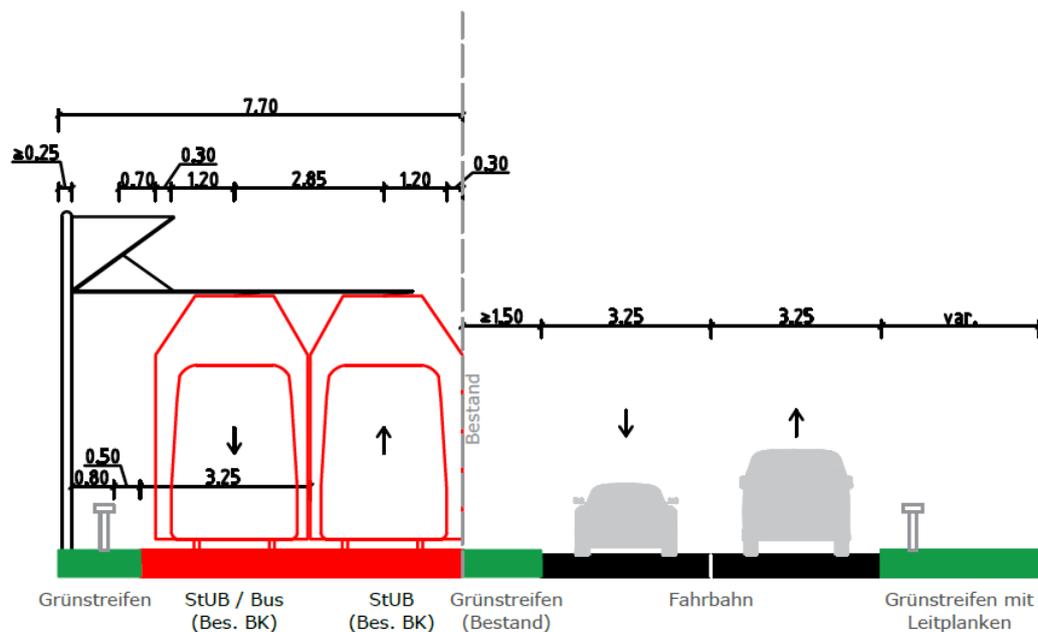


Abbildung 2: Querschnitt im Bereich Adenauerring zwischen Schallershofer Straße und In der Reuth; Blickrichtung stadtauswärts, Quelle: Ingenieurgemeinschaft StUB

Im weiteren Verlauf zwischen In der Reuth und Ortsende / Büchenbach West ist der Adenauerring im Bestand zweistreifig hergestellt. In der Voruntersuchung der StUB (Beschluss UVPA 08.12.2020) war für diesen Bereich bis Mönaustraße ebenfalls ein Gleiskörper in südlicher Seitenlage vorgesehen, der eine Verschiebung des bestehenden Rad- / Gehweges bedingt (Abbildung 5, Abbildung 6).

Diese Verschiebung des Rad- / Gehweges verursacht wiederum einen Eingriff in die bestehenden bepflanzten Erdwälle, deren straßenzugewandte Seite aus Platzgründen durch eine Stützwand zu ersetzen wäre.



Abbildung 3: Bestandsfoto Adenauerring westlich In der Reuth, Blickrichtung stadtauswärts, Quelle: infra3d.ch



Abbildung 4: Bestandsfoto Adenauerring Bereich Joseph-Will-Straße, Blickrichtung stadtauswärts, Quelle: infra3d.ch

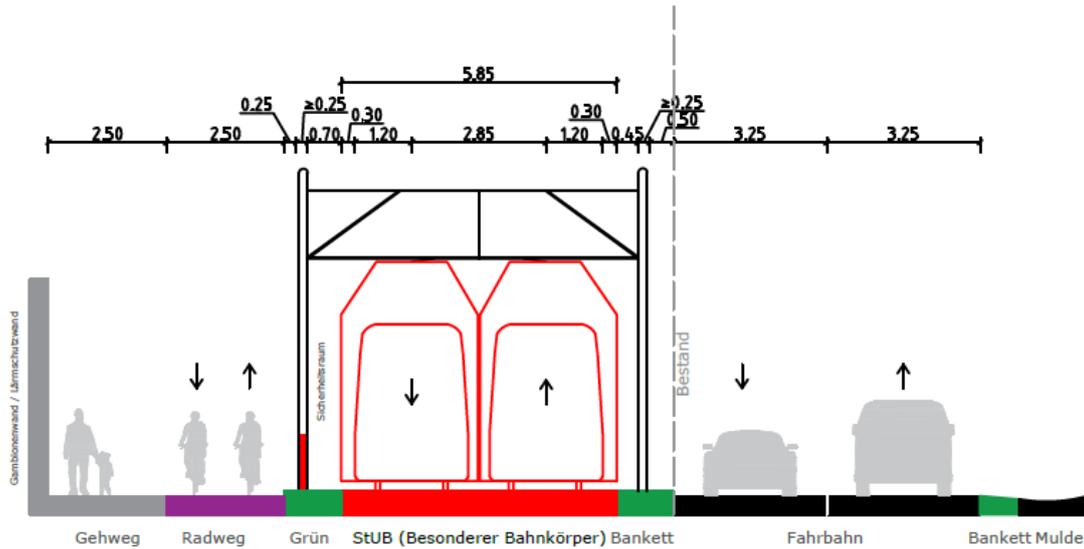


Abbildung 5: Querschnitt gemäß Voruntersuchung im Bereich zwischen In der Reuth und Mönastraße (Blickrichtung stadtauswärts), Quelle: Ingenieurgesellschaft StUB

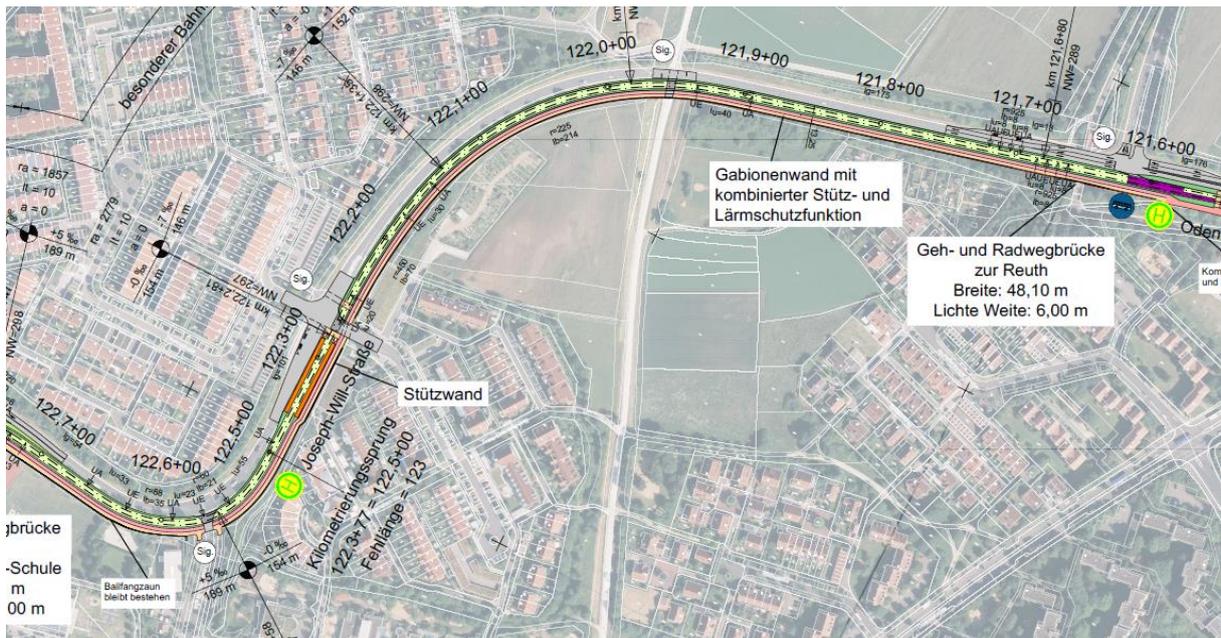


Abbildung 6: Ausschnitt aus Voruntersuchung mit Rasengleis in Seitenlage südlich des Adenauerrings, Quelle: Ingenieurgesellschaft StUB



Abbildung 7: Beispiel Rasengleis in Seitenlage, Kassel, Foto: ZV StUB / Florian Gräf

Gemäß Beschluss VI/033/2020 war für diesen Bereich eine straßenbündige Führung zu untersuchen. Wesentliche Rahmenbedingung für diese Überlegung ist, dass bis 2019 – also auch zum Zeitpunkt des Planungsbeginns der Stadt-Umland-Bahn – eine Förderung der Baukosten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für straßenbündige Bahnkörper nicht möglich war. Mit der Novelle des GVFG im Januar 2020 wurde geregelt, dass auch solche Straßenbahnsysteme förderfähig sind, die „überwiegend“ (> 50 %) einen besonderen Bahnkörper haben. Die Stadt-Umland-Bahn erfüllt dieses Kriterium auch noch, wenn der betroffene Abschnitt zwischen In der Reuth und Mönaustraße (ca. ein Kilometer) straßenbündig geführt wird.

Der Anteil des Freistaates Bayern an der Förderung richtet sich zum aktuellen Zeitpunkt noch nach der „alten“ Rechtslage des Bundes, somit wäre der straßenbündige Bahnkörper nach den aktuellen Landesregelungen für dessen Förderanteil (15%) vorbehaltlich einer Gesetzesnovelle auf Landesebene nicht förderfähig.



Abbildung 8: Beispiel straßenbündiges Gleis, Nürnberg, Foto: ZV StUB / Jasmin Walter

Die Ingenieurgemeinschaft StUB hat diese Untersuchung gemäß Beschluss VI/033/2020 durchgeführt und kommt zu dem Ergebnis, dass eine straßenbündige Führung planerisch umsetzbar und aus verkehrlicher Sicht mit Blick auf die Verkehrsbelastung (2017: 5.600 Kfz/24h) auch im Falle einer möglichen Steigerung der Verkehrszahlen möglich ist.



Abbildung 9: Straßenbündige Führung zwischen In der Reuth und Mönaustraße (Arbeitsstand 21.04.2021),
Quelle: Ingenieurgemeinschaft StUB

Aus Sicht des ZV StUB ergeben sich folgende wesentliche Aspekte in der Abwägung:

Straßenbündiger Bahnkörper zwischen In der Reuth und Mönaustraße	
Vorteile	Nachteile
Vermeidung von Eingriffen in vorhandene Rad- und Gehwege	Abhängigkeiten zwischen Straßenbahn- und motorisiertem Individualverkehr; Gefahr gegenseitiger Behinderungen im Störfall
Vermeidung von Eingriffen in die straßenbegleitenden Wälle und Bepflanzungen	Unsicherheit über Anteil der Landesförderung (Novelle BayGVFG ausstehend)
Vermeidung von Konflikten mit Versorgungsleitungen und Kanälen im Seitenraum der Straße	
Vermeidung von Ausgleichsmaßnahmen durch reduzierten Eingriff in Grünflächen	
Erhebliche Einsparpotenziale bei den Baumaßnahmen durch den Entfall von durchgehenden Stützwänden	
Geringere Flächeninanspruchnahme	

Während in der Regel ein straßenbündiger Bahnkörper teurer ist als ein Rasengleis in Seitenlage, wird in diesem Abschnitt angesichts der spezifischen Rahmenbedingungen (vermeidene Eingriffe in Wälle, Versorgungsleitungen, Rad- und Gehweg, Ausgleichsmaßnahmen) durch die straßenbündige Führung in Summe ein Einsparpotenzial bei den Investitionskosten in Höhe von ca. 2,5 Mio. EUR (netto) erwartet.

Die Geschäftsstelle des ZV StUB empfiehlt daher, die **straßenbündige Führung der Gleise zwischen In der Reuth und Mönaustraße** zu beschließen.

Unabhängig von der Richtungsentscheidung „Rasengleis in Seitenlage / straßenbündiger Bahnkörper“ sind in der weiteren Planung Details zu klären und in Abstimmung mit der Stadtverwaltung auszuarbeiten.