I. **Anmeldung**

TOP:

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 11.06.2015

öffentlich

Betreff:
Straßenbahnbetrieb durch die Pirckheimerstraße
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.03.2015

Anlagen:
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.03.0215
- Schreiben der VAG vom 20.04.2015
- Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 15.11.2011
- AfV-Beschlüsse vom 08.12.2011

Bisherige Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Bericht	Abstimmungsergebnis		
			angenommen	abgelehnt	vertagt/verwiesen
StR	17.11.2011	☐	☐	☐	☒
AfV	08.12.2011	☐	☒	☒	☐

Sachverhalt (kurz):
Die Stadtratsfraktion der CSU bat mit Schreiben vom 23.03.2015 (s. Beilage: „Antrag der CSU-Stadtratsfraktion“) um Prüfung, ob die Betriebsstrecke in der Pirckheimerstraße für einen Ersatzverkehr während der Baumaßnahme an der Hallertorbrücke genutzt werden könnte und um Klärung, welche Auswirkungen eine solche Nutzung im Linienbetrieb hätte.

Die Regierung von Mittelfranken als Haushaltsaufsicht der Stadt Nürnberg hatte mit Schreiben vom 15.11.2011 (s. Beilage: „Schreiben der Regierung“) dokumentiert, dass sie es für höchst bedenklich hielte, wenn die Stadt Nürnberg für einen vorübergehenden als auch dauerhaften Betrieb der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße erhebliche finanzielle Mittel aufwenden würde. Vor diesem Hintergrund besteht auch die Gefahr, dass bereits gewährte Zuschüsse für den Bau der U3 in der Nordstadt zurückgezahlt werden müssten. Dementsprechend hatte es auch der Verkehrsausschuss des Stadtrats in seiner Sitzung am 08.12.2011 mehrheitlich abgelehnt bis zur Fertigstellung der Straßenbahnverlängerung nach Am Wegfeld einen Interimsbetrieb stattfinden zu lassen. Der Linienbetrieb in der Pirckheimerstraße wurde im Dezember 2011 eingestellt. Seither wird die Infrastruktur als Betriebsgleis erhalten. Eine baustellenbedingte ersatzweise Bedienung der Straßenbahn zwischen Thon und Friedrich-Ebert-Platz mit Weiterführung über die Pirckheimerstraße wäre grundsätzlich denkbar.

Die erforderliche Sperrung des Straßenbahnquerschnitts im Bereich der Hallertorbrücke im Jahr 2016 wird von der VAG genutzt, um mehrere Maßnahmen auf dem Linienast zu bündeln (s. Beilage: „Schreiben der VAG“). Dies hat den Vorteil, dass die Zeiträume mit Schienenersatzverkehr auf in Summe ca. 32 Wochen minimiert werden können. In Folge ist jedoch ein Ersatzangebot unter Einbeziehung der Strecke über die Pirckheimerstraße nicht möglich.
Auf die ausführliche Stellungnahme der VAG in der Beilage wird verwiesen.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
entfällt, da Bericht

1a. Finanzielle Auswirkungen:

☒ **Nein**	☐ **Noch offen, weil**
☐ **Ja**	

Kosten:

☐ noch nicht bezifferbar

Gesamtkosten	€	Folgekosten pro Jahr		davon pro Jahr	
davon investiv	€	☐	begrenzter Zeitraum	Sachkosten	€
davon konsumtiv	€	☐	dauerhaft	Personalkosten	€

1b. Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen sind bereitgestellt:

☐ **Nein** Abstimmung mit Stk (siehe Punkt 4) erforderlich

☐ **Ja** Betrag: € Profitcenter / Investitionsauftrag:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ **Nein**

☐ **Ja** im Umfang von Vollkraftstellen (weiter bei 2b)

2b. Deckung vorhanden:

☐ **Nein** Abstimmung mit OrgA (siehe Punkt 4) erforderlich

☐ **Ja** Stellen-Nr.

3a. Prüfung der Genderrelevanz durchgeführt:

☐ **Nein**

☒ **Ja**

3b. Geschlechterrelevante Auswirkungen:

☒ **Nein**

☐ **Ja:**

4. Abstimmung ist erfolgt mit:

☐ **Ref. I / OrgA**

- ☐ Deckungsvorschlag akzeptiert
- ☐ keine Stellendeckung vorhanden
- ☐ Einbringung in das Stellenschaffungsverfahren

☐ **Ref. II / Stk**

- ☐ Deckungsvorschlag akzeptiert
- ☐ keine Haushaltsmittel vorhanden
- ☐ Ein Finanzierungsvorschlag ist noch zu erarbeiten

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VAG**

☐

☐

II. **Herrn OBM**

III. **Ref.VI/Vpl**

Nürnberg,
Referat VI

(16169)