



CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Ulrich Maly  
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AFV

<b>OBERBÜRGERMEISTER</b>		
<b>17. AUG. 2011</b>		
VI	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
	2 w.V.	4 Antwort vor Ab- sendung vorlegen
		5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen

172

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](mailto:csu@stadt.nuernberg.de)

[www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de](http://www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de)

er / 16. August 2011  
Dr. Reindl/Thiel

### **Erhalt der Straßenbahn durch die Pirckheimerstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für die CSU-Stadtratsfraktion stelle ich zur Behandlung im Verkehrsausschuss am 15.09.2011 folgenden

#### **Antrag:**

Nach Betriebseinstellung der Straßenbahnlinie 9 Nord (Hbf.-Thon) im Zuge der Eröffnung der Verlängerung der U 3 zum Friedrich-Ebert-Platz wird die entfallende Bedienung der Pirckheimerstraße durch einen zeitlich begrenzter Interimsbetrieb einer Kurzlinie Plärrer – Tiergärtnerort – Pirckheimerstraße – Stadtpark probeweise kompensiert.

Der Betrieb soll wenigstens werktags tagsüber im 20-Minuten-Takt erfolgen, in Stoßzeiten – insbesondere im Schülerverkehr – soll auf den sonst üblichen 10-Minuten-Takt verdichtet werden.

Im Bereich der unteren Pirckheimerstraße in der Nähe der Bucher Straße ist provisorisch eine neue Haltestelle einzurichten.

Der Interimsbetrieb ist zunächst zeitlich befristet bis zum Abschluss des laufenden Nahverkehrsentwicklungsplan-Verfahrens. Er ist mit geringstmöglichem Betriebsaufwand abzuwickeln. Begleitend sind Fahrgastbefragungen und Auslastungsuntersuchungen durchzuführen, so dass deren Ergebnisse noch im laufenden NVEP-Verfahren Berücksichtigung finden können.

#### **Begründung:**

In der betroffenen Bevölkerung und bei den Geschäftsinhabern längs der Pirckheimerstraße artikuliert sich vehement der Wunsch nach einem Weiterbetrieb der Straßenbahn, in welcher Form auch immer. Die Geschäftsleute der – heute noch einen beachtlichen Ladenbesatz vorweisenden – Pirckheimerstraße befürchten die Verödung des Straßenzuges und ein Geschäftsterben, wie es sich anlässlich der Straßenbahneinstellung in der Tafelfeldstraße in den 80er Jahren evident eingestellt hat. Diese drohende städtebauliche Fehlentwicklung gilt es für die intakte Pirckheimerstraße abzuwenden.

Die Bevölkerung beklagt die weiten Wege zu den U-Bahnhöfen Kaulbachplatz und Maxfeld, die aus der weiter nördlich gelegenen Linienführung und den großen Haltestellenabständen resultieren. Insbesondere für die Bevölkerung südlich der Pirckheimerstraße, die einen überdurchschnittlichen Anteil älterer Mitbürger aufweist stellt das ein Problem dar. An der unteren Pirckheimerstraße liegen auch viele Einrichtungen der evangelischen Stadtmission, die Hilfsangebote für ältere, behinderte oder hilfsbedürftige Mitbürger darstellen. Viele dieser Personen sind nicht gut zu Fuß und hätten mit der erschwerten Erreichbarkeit dieser Einrichtungen Probleme. Ferner hat die Straßenbahn durch die Pirckheimerstraße erhebliche Bedeutung für den Schülerverkehr, in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich liegen drei Gymnasien, die Fachoberschule und zwei Berufsschulen.

Ein unveränderter Weiterbetrieb der Linie 9 Nord ist aus förderrechtlichen Gründen nicht möglich, da es sich um einen Parallelverkehr mit der U 3 handeln würde. Ein Fortbestand der Straßenbahn in der Pirckheimerstraße würde daher eine grundsätzlich andere – die U 3 nicht konkurrenzierende - Linienführung bedingen. Die vorgeschlagene Interimslinie bedient nicht mehr den Nordwest-Südost-Korridor durch die Nordstadt, der künftig von der U 3 abgedeckt wird, sondern die Grundrichtung Südwest-Nordost, außerdem übernehme sie – durch den verdichteten Haltestellenabstand – in der Nordstadt eine Feinverteilerfunktion.

Die tatsächlichen Betriebskosten – betrachtet als Mehrkosten gegenüber der ersatzlosen Einstellung des Linienbetriebs in der Pirckheimerstraße – dürften sich in vertretbarem Umfang halten. Der Fahrweg muss ohnehin unterhalten werden (Sowieso-Kosten). An beiden Enden der Pirckheimerstraße sind noch betriebsfähige doppelte Weichenverbindungen vorhanden, so dass die veränderte Linienführung ohne Umbauten der Gleisanlage befahren werden kann. Der dargestellte Interimsbetrieb kann mit zwei Umläufen gefahren werden, könnte also mit den noch vorhandenen (abgeschriebenen) Triebwagen der 360er Baureihe (für die es im übrigen Netz wegen des begrenzten Sitzplatzangebots ohnehin kaum eine sinnvolle Verwendung gibt) abgewickelt werden.

Im Rahmen des Nahverkehrsentwicklungsplanes werden derzeit mehrere Möglichkeiten geprüft, den Streckenabschnitt durch die Pirckheimerstraße in eine neue Durchmesserlinie einzubinden. Diese Untersuchungen werden aber bis zur Betriebsaufnahme der U 3 nicht weit genug fortgeschritten, geschweige denn abgeschlossen sein. Aus grundsätzlichen Erwägungen scheint es aber nicht sinnvoll eine Strecke die – jedenfalls nicht nur nach Ansicht der CSU-Fraktion, sondern auch nach mehrheitlichem Bekunden anderer politischer Kräfte – grundsätzlich erhalten werden soll – vorübergehend einzustellen und damit langsam von der 'mentalen Stadtkarte' der Menschen zu radieren .

Der Probetrieb liefert dann auch verlässliche Zahlen (nämlich solche aus der Realität und nicht nur prognostizierte) über die tatsächliche Grundnachfrage längs der Pirckheimerstraße, wie auch auf die möglichen Auswirkungen auf die U 3. Gewissermaßen gibt es dann im Ergebnis eine Entscheidung der betroffenen Bürger als 'Abstimmung mit der Fahrkarte' zum Betrieb dieser Relation. Bei Abschluss des Nahverkehrsentwicklungsplanes lägen dann belastungsfähige Zahlen als solide sachliche Entscheidungsgrundlage vor.

Mit freundlichen Grüßen



Sebastian Brehm  
Fraktionsvorsitzender