

Reaktivierung der Pirckheimerstraße für die Straßenbahn

Entscheidungsvorlage

Die SPD-Stadtratsfraktion und die CSU-Stadtratsfraktion bitten um Prüfung, ob eine Reaktivierung der Pirckheimerstraße für den Linienbetrieb der Straßenbahn weiterhin förderschädlich für die U3 wäre. Ferner soll über die von der VAG und der Verwaltung geplanten Netzerweiterungen berichtet werden. Mit dem vom Ferienausschuss des Stadtrates am 27.01.2021 gefassten „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde bereits beschlossen, die geplanten Netzerweiterungen der im ÖPNV-Maßnahmenpaket 2030 enthaltenen Maßnahmen, so auch die Reaktivierung der Straßenbahnstrecke in der Pirckheimerstraße als Verbindung vom Hauptbahnhof in Richtung Wegfeld / Erlangen, zu prüfen und zu planen.

Eine Revitalisierung der heutigen Betriebsstrecke über die Pirckheimerstraße für den Linienbetrieb ist wünschenswert, da diese eine betrieblich sinnvolle Netzergänzung bietet. Die Verbindungsqualität würde für Kunden aus Richtung Thon und Knoblauchland (später auch Erlangen) mit Zielen in der nördlichen Kernstadt weiter verbessert. Eine verbesserte Verbindung der Standorte der FAU in Erlangen mit den Standorten der THN und der FAU in Nürnberg wäre ein weiterer Vorteil. Die Regierung von Mittelfranken hatte 2011 die Stadt darauf hingewiesen, dass sie einen wiederaufzunehmenden Straßenbahn-Linienbetrieb in der Pirckheimerstraße für höchst bedenklich hielte. Sie wies auf die Gefahr hin, dass bereits gewährte Zuschüsse für den Bau der U3 in der Nordstadt zurückgezahlt werden müssten (s. AfV-Beschluss 08.12.2011 „Straßenbahnlinie 9 durch die Pirckheimerstraße“).

Zur Bearbeitung des vorliegenden Antrags wurde die Regierung von Mittelfranken um eine neuerliche Einschätzung gebeten. Mit Schreiben vom 02.12.2020 bekräftigte diese, dass die Einstellung des parallelen Straßenbahnbetriebs in der Pirckheimerstraße Basis der gewährten Zuwendungen zum Bau der U-Bahnlinie 3 Nordwest war und damit eine Zweckbindung bis Ende 2036 besteht. Wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen können zu einer Rückforderung von Zuschussmitteln führen. Für eine zügige Reaktivierung ist also ein Nachweis erforderlich, dass sich ein Linienbetrieb über die Pirckheimerstraße nicht nachteilig auf die Bewertung der U-Bahnlinie 3 auswirkt. Dies kann jedoch im Rahmen einer Nutzen/Kosten-Untersuchung für ein neues Betriebskonzept einer Straßenbahnlinie durch die Pirckheimerstraße geklärt werden.

Die verkehrlich sinnvollste Lösung für die Reaktivierung der Pirckheimerstraße wäre der Parallelverkehr zur U-Bahnlinie 3 bis zum Nürnberger Hauptbahnhof, da diese den Kunden aus Richtung Thon und Knoblauchland und künftig auch dem Süden Erlangens mit der Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach (StUB) den Umsteigezwang am Friedrich-Ebert-Platz zum Hauptverkehrsknoten Hauptbahnhof ersparen würde. Dies ist aufgrund der Förderschädlichkeit jedoch erst nach Auslaufen der Zweckbindung Ende 2036 möglich.

Eine fachliche Prüfung von Verwaltung und VAG hat gezeigt, dass eine baldige Reaktivierung wohl aber im Zusammenhang mit einem anderen Linienweg Aussicht auf Erfolg haben könnte und ein abschnittsweiser Parallelverkehr in der Pirckheimerstraße damit förderunschädlich sein könnte. Dies scheint insbesondere mit einem Linienweg möglich, der die sog. Hochschulspange mit einschließt (siehe auch AfV vom 15.03.2015 zum NVEP 2025+ „Altstadtquerung (Baustufe A1) mit Tram über den GSO-Campus (Baustufe A2)“).

Die Verwaltung und die VAG schlagen vor, auf Basis des Mobilitätsbeschlusses für Nürnberg die untersuchungsrelevanten Betriebsangebote, baulichen Aufwände und die förderrechtlichen und vergaberechtlichen Rahmenbedingungen im Lichte neuer Betriebskonzepte und neuer Fördermöglichkeiten zu prüfen. Ziel ist dabei, spätestens mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnitts der StUB nach Erlangen eine Durchbindung einer Linie vom Knoblauchland bis zum Hauptbahnhof und einen ersten Schritt der „Hochschullinie“ zu erreichen, im Idealfall früher.

Nachdem Planung, Planfeststellung und Umbau der Trasse, die aktuell über keinerlei barrierefreie oder zeitgemäße Haltestellen verfügt, eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, ist es geboten, umgehend in den Prozess einzusteigen, um ab dem Jahr 2025 Gewissheit über das weitere Vorgehen zu haben. Zudem ist ein Prozess zu definieren, der auch die stadträumliche Qualität der Pirckheimer Straße nach dem Umbau definiert und die Aufenthaltsqualität dort verbessert.

Sobald Ergebnisse vorliegen, wird dem Verkehrsausschuss berichtet.