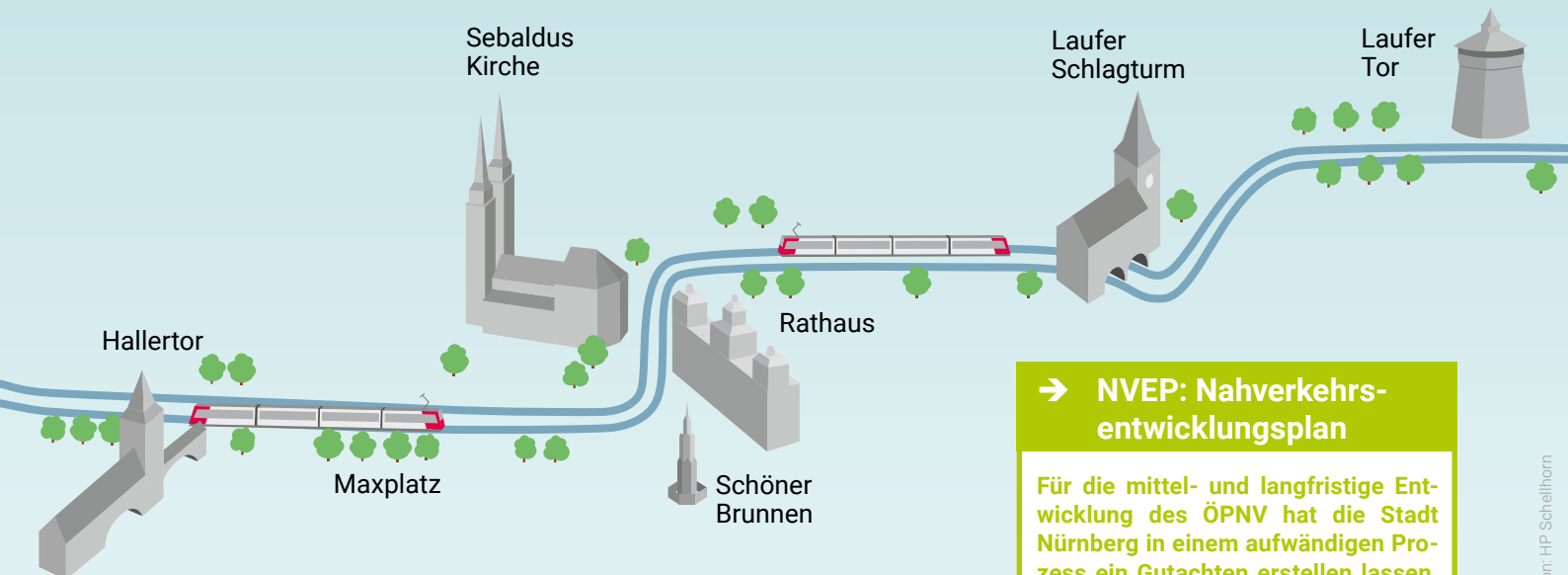


extra Wendeschleife

Aktuelle Informationen des VCD im Großraum Nürnberg



Ja zur Altstadtstraßenbahn!

Seit Jahrzehnten setzt sich der VCD für eine Straßenbahn durch die Sebalder Altstadt ein. Der Nahverkehrsentwicklungsplan (NVEP) 2025 bescheinigte 2012 – ebenso wie vorherige Gutachten – dieser Strecke einen außerordentlich hohen Nutzen. Es hätte eigentlich eine lebhafte Diskussion entbrennen müssen, wann und wie dieses Projekt angegangen wird. Stattdessen wird die Idee totgeschwiegen. Es gibt keine Machbarkeitsstudie, keine genauen Pläne, keine öffentliche Diskussion. Warum nicht?

Damit die Strecke zuschussfähig ist, muss der Nutzen-Kosten-Faktor den Wert 1 überschreiten. Die Berechnung ergab für die Altstadttram ein herausragendes Ergebnis: ein NKF von 4,59! In dieser volkswirtschaftlichen Betrachtung besteht der Nutzen einer Schienenstrecke auch darin, dass durch weniger Autos Lärm und Luftverschmutzung geringer werden und weniger Schäden durch Unfälle zu beklagen sind. Die Kosten für den Betrieb einer Straßenbahn sind dagegen fast immer höher als die erzielten Einnahmen. Das wäre hier anders: Das Betriebsergebnis würde sich um 1,08 Mio. jährlich verbessern! Der Gutachter schätzt die Investitionskosten auf 20 Mio. EUR. Damit würde sich das Projekt bereits nach 20 Jahren amortisieren.

Die Gutachter empfehlen, zwei der fünf bestehenden oder zu erweiternden Straßenbahnlinien künftig durch die Altstadt zu führen:

- Die Linie vom Wegfeld und damit künftig von Herzogenaurach und Erlangen kommend soll durch die Altstadt über Wöhrd und St. Peter zum Dokuzentrum geführt werden.
- Die Straßenbahn von Gibitzenhof soll über die Sebalder Altstadt zum Bahnhof fahren und dann über die Wodanstraße zum Dokuzentrum.

Mit der Realisierung dieses Konzepts ergäben sich somit neue, höchst attraktive Direktverbindungen aus den Außenbezirken in die Innenstadt. Eine Altstadttram wäre für das gesamte Netz von Vorteil. Wir hätten nicht mehr nur Außenäste, sondern viele direkte Verbindungen und attraktive Umsteigemöglichkeiten.

Man befürchtet Widerstand – und unternimmt nichts


Dennoch lehnen manche Bürger das Projekt bisher ab. Warum?

- Es gibt Menschen, die aus Prinzip keine Straßenbahnen mögen: Sie störten den Autoverkehr, die Bahnen seien laut und im Übrigen kosteten sie Geld. Solche Ansichten sind zwar in der Minderheit, werden aber oft umso lautstärker geäußert. Es gilt daher, bei den Unentschlos-

→ NVEP: Nahverkehrsentwicklungsplan

Für die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV hat die Stadt Nürnberg in einem aufwändigen Prozess ein Gutachten erstellen lassen. Von 2008 bis 2012 wurden in mehreren Stufen Modellfälle analysiert und verfeinert. Der VCD war über den Projektbeirat in das Verfahren eingebunden. Am Ende schlägt der Plan fünf Ausbaumaßnahmen im Schienennetz vor: Das mit Abstand beste Nutzen-Kosten-Verhältnis besitzt die Sebalder Altstadtquerung. Weitere Vorschläge sind die Verlängerung dieser Strecke über den TH-Campus, die Straßenbahn ins Entwicklungsgebiet Bruneckerstr. sowie nach Kornburg und Fischbach, die Stadt-Umlandbahn und ein U-Bahn-Abzweig nach Eibach. Außerdem wird die Durchbindung von Gräfenberg- und Rangaubahn empfohlen. Bislang wurde keine der Maßnahmen umgesetzt. Weitere Info: www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/nahverkehrsentwicklungsplan.html

senen mit überzeugender Aufklärung dagegenzuhalten.

- Die Strecke zwischen Rathaus und Sebalderkirche ist häufig wegen Veranstaltungen gesperrt. Ein Straßenbahnnetz, das im Kernbereich nicht betrieben werden kann, gibt natürlich wenig Sinn. Aber muss das so sein? Könnten die Buden des Christkindlesmarktes nicht auch in der Burgstraße stehen? Und wenn abends oder beim Bardentreffen so viele Menschen unterwegs sind, dass die Straßenbahn nicht mehr durchkommt, hätte man immer noch die Schienen 

Bordeaux



Foto: Bettina Baudler

Um das Stadtbild nicht zu stören, verfügt die Straßenbahn von Bordeaux in der Innenstadt über eine unterirdische Stromzuführung. Da diese nur direkt unter dem Fahrzeug aktiv geschaltet wird, können die Mittelleiter problemlos betreten werden.

Reims



Foto: „privat“

Auch vor der Kathedrale von Reims, die zum Weltkulturerbe zählt, verkehrt die Straßenbahn. Der Verzicht auf den Fahrdraht in der Innenstadt war ein wichtiges Zugeständnis an die Tramgegner.

Nizza



Foto: Bernd Baudler

In Nizza wurden mit der Straßenbahn auch großzügige Fußgängerzonen eingeführt. Die oberleitungsfreien Abschnitte überbrücken die Fahrzeuge mit aufladbaren Batterien.

Tram ohne Fahrdraht als Chance

Unsere Städte müssen von der Belastung durch Verbrennungsmotoren befreit werden. Politik und Medien denken bei Elektromobilität aber vor allem an Elektroautos. Dabei gibt es seit 130 Jahren eine gute Lösung: Straßenbahnen mit Strom aus der Oberleitung. Könnte eine Straßenbahn nicht auch (abschnittsweise) ohne Fahrdraht verkehren?

Argument: Die Oberleitung stört

Dass die Oberleitung hässlich wäre, ist häufig das „ultimative Totschlagsargument“. Ein Stück weit ist daran auch die VAG Schuld: Dicke Betonmasten auf Geh- und Radwegen! Dabei gibt es dezentere und elegantere Lösungen. Kommen diese tatsächlich viel teurer?

Zum Abschnitt zwischen Rathaus und Sebalduskirche: Auch wenn es früher so gehandhabt wurde – die Oberleitung würde niemand mehr so einfach an die Kirche hängen: Man müsste vielleicht ein Glasfenster zumauern oder eine Sandsteinfigur entfernen. Gegenüber steht das Wolff'sche Rathaus mit einer der schönsten Fassaden ganz Nürnbergs. Also lieber Masten? Aber diese würden eine der spektakulärsten Blickachsen hinauf zur Burg stören. Hier kann die Oberleitung tatsächlich ein Problem darstellen. Dieser Meinung sind wohl viele Bürger und maßgebliche Meinungs- und Entscheidungsträger. Müssen wir damit die Altstadttram ein für alle Male beerdigen?

In Frankreich gibt es funktionierende Lösungen

In Bordeaux fahren Straßenbahnen über den zentralen Platz, nirgends ein Fahrdraht. Sie bekommen den Strom von einer im Boden eingelassenen Schiene, die nur eingeschaltet wird, wenn das Fahrzeug sich darüber befindet. Anfangs gab es Probleme, wenn sich Pfützen bildeten, aber das hat man seit 15 Jahren im Griff. In den Außenbereichen gibt es nach wie vor Oberleitungen.

Auch in Nizza gab es lebhafte Diskussionen. Hier waren es Karnevalswagen, deren Höhe man hätte begrenzen müssen. Nun werden die kritischen Abschnitte überbrückt, ganz ohne aufwendige Streckentechnik. Man baute einfach in die Fahrzeuge zusätzliche Akkus ein. Die Linie 2 verkehrt ganz ohne Oberleitung. Die Bahnen haben Kondensatoren, die so schnell geladen werden können, dass sie an den Haltestellen nachtanken können. Solche Konzepte haben auch in anderen Städten Frankreichs gezeigt, dass sie praxistauglich und bezahlbar sind. Ein Vorbild für Nürnberg?

Welche Chancen hätten Straßenbahnen ohne Oberleitung?

Keine Oberleitung, wo sie das Stadtbild stört: Zwischen Hauptmarkt und Theresiensstraße kann die Bahn mit Energiespeichern fahren. Aber es gibt weitere Vorteile, wenn man kurze Abschnitte überbrücken könnte:

- Die Stadtbahn nach Kornburg ist wegen zu hoher Kosten gescheitert. Ein Posten war der für Schwertransporte abnehmbare Fahrdraht an den Hafenzufahrten. Immer, wenn es zu teuer wird, könnte man auf die Oberleitung verzichten. Die Investition an den Fahrzeugen ermöglicht Einsparungen beim Fahrweg.
- Der Steinbühler und der Rangierbahnhof-Tunnel können oft nicht befahren werden, weil LKW-Fahrer Höhenbegrenzungen ignorieren. Dort könnte man auch mit Akkus fahren.
- Im Störfall könnte man auch ohne Fahrdraht weiterfahren, sei es bei Unfällen oder Baumaßnahmen
- Hat man Fahrzeuge mit Akkus, so sind Einsparungen möglich: Vor allem bei Verwendung von Kondensatoren können diese beim Bremsen aufgeladen und damit Energie gespart werden.

Gibt es Probleme?

Nur akkufähige Bahnen zu kaufen, heißt: Man muss mittelfristig alle Fahrzeuge ausrüsten und kann dann nicht mehr bei allen Anbietern kaufen. Es ist ein Umstellungsproblem, genügend Fahrzeuge zu Fahrzeugen vorzuhalten, wenn es im Netz einen oberleitungslosen Abschnitt gibt. Das muss man bei den aktuellen Neubeschaffungen bedenken, ist aber bereits Bestandteil der Ausschreibung. Akkus und Kondensatoren sind mit zusätzlichen Kosten bei Beschaffung, Betrieb und Wartung verbunden. Diese sind schwer zu beziffern, aber in Frankreich war dies kein entscheidendes Problem.

Bleibt noch das Argument, dass Museumsbahnen von fahrdradtlosen Strecken ausgeschlossen wären. Aber da fährt heute auch keine durch die Altstadt. Akkus wären geeignet, Probleme zu lösen. Trotzdem sind sie kein Allheilmittel. Kurze Strecken können überbrückt werden, sonst steigen Aufwand und Gewicht erheblich. Sinnvolle Elektromobilität funktioniert nur mit Oberleitungen!

Jetzt: Keine Chancen verbauen!

Im Moment geht es darum, dass sich Nürnberg nicht eine wichtige Chance verbaut. Die von der VAG neu beschafften Fahrzeuge müssen für Stromspeicher nachrüstbar sein.

Hans Luntz

Straßenbahn gestaltet Stadt

Europaweit – mit Ausgangspunkt in Frankreich – findet seit den 1990er Jahren eine „Renaissance der Straßenbahn“ statt. Dabei erfüllt die Bahn weit mehr als nur einen transporttechnischen Auftrag. Mit dem neuen Verkehrsmittel wird die Chance genutzt, Straßen und Plätze entlang der Strecken von Grund auf neu zu gestalten. Die mit hohem ästhetischen

„Jetzt können die Menschen in der Innenstadt wieder miteinander reden, ohne vom Verkehrslärm übertönt zu werden.“

Catherine Trautmann,
ehem. Bürgermeisterin von Straßburg

Anspruch geplanten Strecken sind oft genug der Impuls, um Fußgängern und Radfahrern wieder mehr Raum zu geben. Der Autoverkehr in den Zentren kann damit deutlich eingeschränkt werden.

Das öffentliche Leben in der Stadt hat eine Voraussetzung: Es muss Platz dafür vorhanden sein. Durch ihre Leistungsfähigkeit kann die Straßenbahn mehr Menschen ins Zentrum bringen, als dies mit Autos möglich wäre. Es ist also nur folgerichtig, wenn im Zuge der Umgestaltung mehr Raum für die Fußgänger entsteht, auch durch den Wegfall von Fahrspuren und Kfz-Stellplätzen.

Die Aufwertung kann die Lebensqualität und das Image ganzer Stadtgebiete heben. Nicht zuletzt profitieren Handel und Gastronomie. Die Bahn ist für die Fahrgäste auch ein bequemes „Fenster zur Stadt“, anders als in dunklen U-Bahnrohren und viel überzeugender als während einer unruhigen Busfahrt.

Situation in Nürnberg

In der Sebalder Altstadt gibt zwei unterschiedliche Situationen – die beide von der Einführung der Straßenbahn profitieren können:

Da im Krieg weite Teile der Altstadt zerstört wurden, findet man entlang der Strecke überwiegend Bebauung der 1950er und 60er Jahre. Die architektonische Qualität der Bauten ist mal mehr, mal weniger überzeugend. Die Freiräume sind aber fast alle in einem bedauernswerten Zustand. Im Zuge der „neuen Zeit“ wurde dem Autoverkehr und dessen Ansprüchen viel Raum gegeben. Einzige Ausnahme ist dabei die Äußere Laufer Gasse, wo zumindest südlich der Fahrbahn ein angenehm großzügiger Fußgän-

gerbereich besteht. Prompt wird die Fläche auch von Cafés genutzt.

Überwiegend ist der Straßenraum aber vor allem kostengünstig und ohne gestalterischen Anspruch ausgebaut. Diese geringe Wertschätzung lässt sich auch daran erkennen, dass durch Umbauten, Reparaturen, Werbeträger und Stadtmobiliar über die Jahre hin ein regelrechter Fleckenteppich entstanden ist. Geparktes Blech dominiert die Straßen, Fußgänger müssen sich auf schmalen Wegen drängen. Hier besteht viel Potenzial für die Rückgewinnung des öffentlichen Raums!

An der Strecke stehen aber auch wertvolle historische Bauten, am bedeutendsten natürlich der Abschnitt zwischen Rathaus und Sebalduskirche. Auch der Bodenbelag wurde hier – nach der Sperrung für den Kfz-Verkehr – deutlich hochwertiger gestaltet. In diesem Umfeld soll die Bahn nicht dominieren, sondern sich unauffällig einfügen. Und genau das tut die Straßenbahn in vielen Altstädten – erst recht, wenn mittlerweile auch die Technik existiert, im Zweifel auf den Fahrdrat zu verzichten. Die Bahn verkörpert zeitgemäße Mobilität und verkehrt zudem leise und schadstofffrei.

Mit dem Bau einer Straßenbahn zwischen Rathenauplatz und Hallertor besteht die Chance, die Strecke zu einem gestalterischen Rückgrat für die Sebalder Altstadt zu entwickeln. An ihr reißen sich Straßen, Plätze und wichtige Gebäude aneinander. Freiräume, die derzeit „auseinanderfallen“, können einen optischen Zusammenhalt entwickeln. Attraktive Haltestellen und selbst elegante Oberleitungsmasten können dazu beitragen. Wichtig sind auch deutlich mehr Bäume, gerade im Zeichen des Klimawandels als Frischluft- und Schattenspender.

Eine Straßenbahnstrecke in die Nürnberger Altstadt einzufügen, erfordert mehr Kreativität und Sensibilität als der Bau etwa zum Wegfeld. Es ist aber eine lohnende Aufgabe, die vom Autoverkehr geschlagenen Wunden zu heilen und eine Vision für ein urbanes Zentrum zu schaffen. Für den Trassenbau sind eine stadtgestalterische Begleitung oder auch ein städtebaulicher Wettbewerb notwendig. Die nördliche Altstadt ist als Sanierungsgebiet ausgewiesen, so dass für Planung und Bau auch zusätzliche Fördermöglichkeiten offenstehen.

Bernd Baudler

Montpellier



Foto: Bernd Baudler

Mit dem Bau der Straßenbahn in Montpellier wurden Fahrspuren für den Kraftfahrzeug-Verkehr zurückgebaut und Straßen und Plätze neu gestaltet.

Erfurt



Foto: Thomas Naumann

Die Bahn fügt sich in die Erfurter Altstadt ein: Markt und Caféterrassen bis unmittelbar ans Gleis. Unauffällige Fahrdrähte stören die historischen Fassaden kaum.

Prag



Foto: Bernd Baudler

Nicht das Laufer Schlagtor – aber der Beweis, dass die Straßenbahn auch mit begrenztem Raum flexibel umgehen kann. Beispiel aus Prag.

Ja zur Altstadtstraßenbahn!

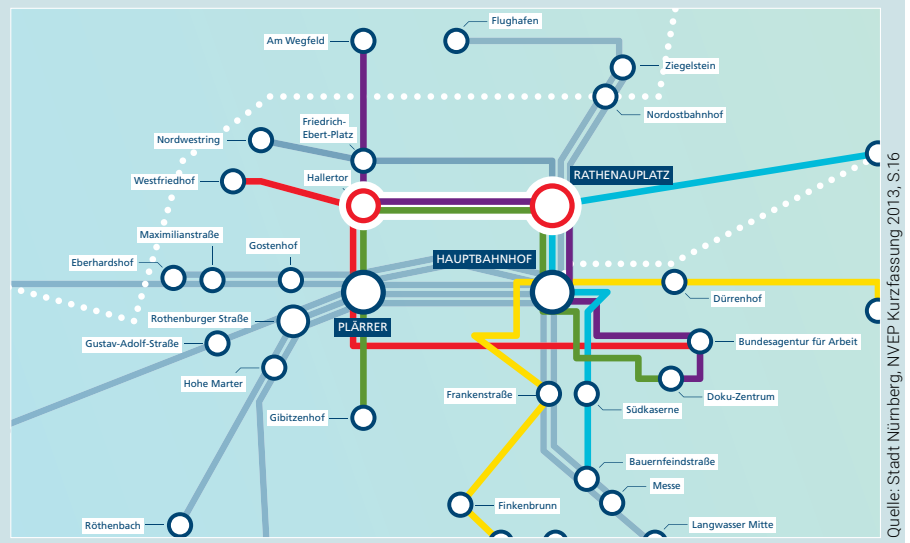
➔ durch die Pirkheimer Straße, über die man ausweichen könnte.

- Dann sind es die Touristen, die angeblich von der Straßenbahn gestört würden. Bereits heute fahren aber Bus und Taxi am Rathaus vorbei. Von den verbotswidrig durchfahrenden Autos ganz zu schweigen.
- Und dann das für Viele wichtigste Argument: „Die Oberleitung stört.“ Und auf dieses Argument können sich fast alle einigen, die die Gestaltung unserer Altstadt diskutieren: Der Fremdenverkehrsverband, die Altstadtfreunde, der Baukunstbeirat, mehrheitlich die Fraktionen des Stadtrats und natürlich alle Straßenbahngegner aus Prinzip. Siehe dazu den Artikel auf Seite zwei.

Die Straßenbahn in der Sebalder Altstadt ist eine Riesenchance für die Nürnberger Stadt- und Verkehrsplanung, auch wenn noch einige Überzeugungsarbeit geleistet werden muss. Der Stadtrat ist dringend aufgefordert, endlich konkrete Schritte einzuleiten, damit die Chancen für dieses herausragende Projekt nicht vergeben werden.

Hans Luntz

Liniennetz NVEP



Quelle: Stadt Nürnberg, NVEP Kurzfassung 2013, S.16

Impressum:

VCD Kreisverband Großraum Nürnberg
Hessestr. 4, 90443 Nürnberg
Telefon: 09 11/ 47 17 43
E-Mail: nuernberg@vcd.org
Bürozeiten: Mo bis Do 13 bis 16 Uhr

www.vcd.org/nuernberg

Spendenkonto:
IBAN DE33 7609 0500 0000 6038 72
Bitte mit Verwendungszweck „Spende“
Druck: CityDruck Nürnberg,
Eberhardshofstr. 17, 90429 Nürnberg

Fragen und Antworten zur Altstadttram

? Weshalb reicht der bisherige Bus- und U-Bahnverkehr nicht aus?

- ! Der Bus kann nur mit Umsteigen am Plärrer oder Rathenauplatz genutzt werden. Jeder Umsteigevorgang kostet Fahrgäste. Eine Straßenbahn wird von sehr viel mehr Menschen genutzt als ein Bus auf der gleichen Strecke. Die U-Bahn erschließt nur die Lorenzer Altstadt und fährt an den Grenzen ihrer Kapazität.

? Weshalb sind Straßenbahnen überall erfolgreicher als Busse?

- ! Eine Straßenbahn ist komfortabler, die Fahrt verläuft ruhiger. Es gelingt leichter, hohe Anforderungen an die Barrierefreiheit zu erfüllen. In den Fahrzeugen ist mehr Platz, es können viel mehr Menschen mitfahren. Und eine sichtbare Schiene erleichtert die Orientierung. Man sieht auf den ersten Blick, wo die Straßenbahn fährt und findet leicht die nächste Haltestelle. Es ist erwiesen, dass Straßenbahnen sehr viel häufiger genutzt werden. Dies geht als „Schienenbonus“ in die Berechnungen ein.

? Sollte man nicht besser Strecken in die Außenbezirke bauen?

- ! Die Altstadttram ist keine Alternative zu Schienen in die Außenbezirke. Aber sie macht diese Außenäste attraktiv. Aus vier Richtungen würde man Rathaus und wichtige Behörden direkt erreichen, die

Universität samt Mensa, Kirchen und Museen, den Hauptmarkt und die Burg sowie viele Geschäfte und Gaststätten. Die Sebalder Altstadt bietet eine Reihe von Kultureinrichtungen und Veranstaltungsorten, die viel Attraktivität gewinnen würden, wenn es die geplanten Linien gäbe.

? Wäre die Reaktivierung der Bahn durch die Pirkheimer Straße eine Alternative?

- ! Die Gleise liegen zwar noch in der Pirkheimer Straße, werden aber nur noch für Ausweich- und Betriebsfahrten genutzt. Will man sie für den Linienbetrieb reaktivieren, so geht dies nur noch mit aufwändigen Baumaßnahmen. Neu eingerichtete Haltestellen müssen barrierefrei sein, die Bahnen können nicht mehr wie früher einfach in der Straßenmitte halten. Die inzwischen parallel verkehrende U3 gräbt das Fahrgastpotenzial ab. Und die Sebalder Altstadt hat viele sehr attraktive Ziele – auch in Verlängerung der Stadt-Umland-Bahn. So könnten z.B. die Uni-Standorte in Erlangen und Nürnberg direkt verbunden werden.

? Kann Nürnberg dieses Projekt finanzieren?

- ! 20 Millionen sind eine Menge Geld. Aber dieses muss Nürnberg nicht alleine aufbringen, es gäbe erhebliche Zuschüsse

zumindest für Abschnitte mit eigenem Gleiskörper. Vergleichen wir dies mit anderen Projekten. Alleine der Ausbau des Frankenschnellweges würde 600 Millionen kosten und wenn dieser fertiggestellt wäre, kämen mindestens 3 Millionen jährlich an Unterhaltskosten dazu. Und ob Nürnberg dringender eine neue Konzerthalle braucht als eine gut funktionierende Straßenbahn, dies kann man zumindest diskutieren.

? Reicht der Platz für eine moderne Straßenbahn?

- ! Nach geltender Rechtslage bekommt man nur für vom Individualverkehr getrennte Gleise Zuschüsse. Heute ist die Verkehrsfläche weitgehend von Autos in Beschlag genommen. Dies sind vor allem parkende Fahrzeuge. Sie stehen am Straßenrand, während die Parkhäuser weitgehend leer stehen. Es ist erklärtes Ziel, dass die Menschen möglichst nicht mehr mit dem Auto in die Innenstadt kommen. Dafür ist es das Einfachste, überflüssige Parkplätze einzuziehen. Aber auch die Schleichwege wie zum Beispiel die Strecke über die Tetzelgasse ziehen unnötigen Durchgangsverkehr an, den man mit Schleifenlösungen aus der Altstadt heraushalten könnte. Der Platz für eigene Straßenbahngleise wäre vorhanden. Man muss die Flächen lediglich umverteilen.

Hans Luntz