

Die wichtigsten Fragen zum Projekt Pillenreuther Straße:

1. Macht es Sinn, in die **Straßenbahn** zu investieren?

Mehr Bahnen und Busse bringen mehr Lebensqualität in die Stadt. Die Renaissance der Straßenbahn in Europa zeigt, dass sie Städte lebenswerter und attraktiver macht. Daher wurde seit den 90er Jahren auch in Nürnberg die Straßenbahn-Infrastruktur umfassend erneuert. Beispiele hierfür sind der neue Betriebshof und die vollständige Umstellung des Wagenparks auf die Niederflertechnik.

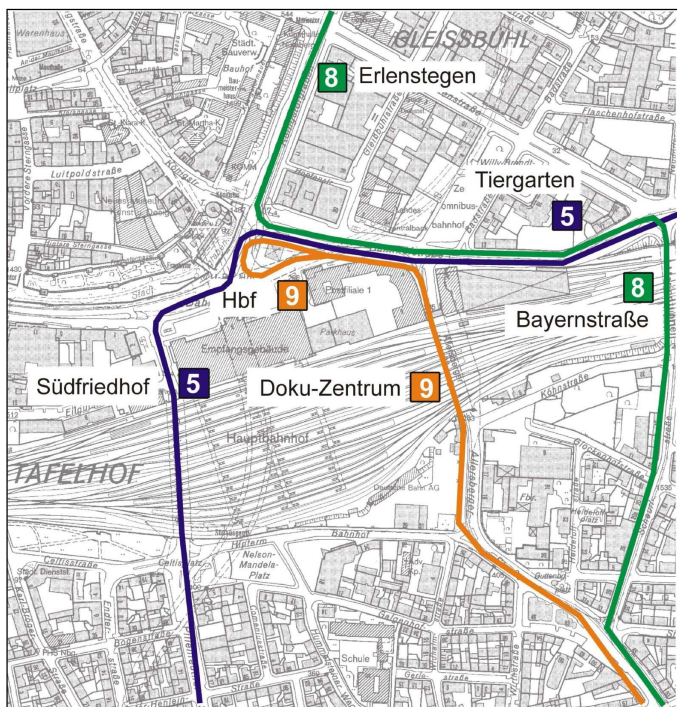
2. Bringt die nur 700m lange Neubaustrecke einen **Vorteil**?

Anlässlich des U-Bahn-Baus und der Umgestaltung des Frauentorgrabens wurde 1986 die Straßenbahnlinie 8 auf ihre umwegige Führung über die Allersberger Straße gelegt. Mit der neuen Strecke durch die Pillenreuther Straße kehrt die Straßenbahn auf einen kurzen Weg zwischen Hauptbahnhof und Südstadt zurück.

Folgende Vorteile bietet die Neubaustrecke Pillenreuther Straße:

1. Wenn wegen des Weiterbaus der U3 in der Nordstadt die Linie 9 entfällt, müssten am Hauptbahnhof die drei Linien 5, 7 und 9 wenden. Dies ist betrieblich nicht möglich. Mit dem Bau dieser neuen Strecke wird das Problem am Hauptbahnhof gelöst und das Straßenbahnnetz gegenüber heute sogar noch optimiert. Zukünftig fährt die Linie 5 vom Tiergarten zum Südfriedhof und die Linie 8 von Erlenstegen zur Bayernstraße. Nur noch die Linie 9 endet am Hauptbahnhof und fährt wie bisher zum Doku-Zentrum.
2. Damit entstehen viele neue umsteigefreie Direktverbindungen.
3. Die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und der Südstadt verkürzt sich für Fahrgäste der Straßenbahn um ca. 4 Minuten.

Das zukünftige Liniennetz sieht so aus:



3. Produziert die Straßenbahn **Staus**?

Nein, die Stadt Nürnberg betreibt mittlerweile seit über 15 Jahren Straßenbahnbeschleunigung an Lichtsignalanlagen ("Ampeln"). Selbst die schwierigen Gleisquerungen des Südrings beim Dokuzentrum mit Veranstaltungsverkehr bei Straßenbahn und Autoverkehr werden seit Jahren problemlos abgewickelt.

Auch beim vorliegenden Projekt wird die Straßenbahn mittels "intelligenter Steuerung" ohne Probleme für die übrigen Verkehrsteilnehmer durch die Pillenreuther Straße geschleust.

4. Ist eine Straßenbahn zwischen Hauptbahnhof und Aufseßplatz zusätzlich zur **U-Bahn** überflüssig?

Nein. Die neue Straßenbahnlinie bringt den Fahrgästen viele neue Direktverbindungen und kürzere Fahrzeiten, z.B. zwischen dem Stadtteil Rabus (Gugelstraße) und dem Hauptbahnhof. Außerdem wird die Südseite des Hauptbahnhofs mit der Straßenbahn erschlossen. Die Straßenbahn hat somit ihren eigenen Nutzen unabhängig von der U-Bahn.

5. Wurden **Alternativen** untersucht?

Bauliche Alternativen wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft. So wurde z.B. auch eine eingleisige Führung in der Pillenreuther Straße untersucht. Die Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken zeigt, dass die Strecke in der jetzt geplanten Form die beste Lösung darstellt.

6. Wird durch die Straßenbahn der **Einzelhandel** geschädigt?

Städtebaulich führt die Maßnahme zu einer Aufwertung des Quartiers, vor allem zugunsten des Einzelhandels. Besonders im Umfeld der neuen Haltestelle Celtisplatz wird der Einzelhandel durch die erhöhte Fußgängerfrequenz profitieren.

In der Tafelfeldstraße hat sich trotz einer aufwändigen Umgestaltung der Straße nach Stilllegung der Linie 8 die Situation im Einzelhandel verschlechtert. Auch in der Pirckheimerstraße werden schon Bedenken seitens der Einzelhändler, Praxen und Büros laut, die schlechtere Geschäfte nach dem Wegfall der Linie 9 erwarten.

7. Werden zu viele **Parkplätze** geopfert?

Im Bereich der neuen Haltestelle Celtisplatz werden zwar Park- und Haltemöglichkeiten entfallen, dafür werden aber ca. 800 neue Fahrgäste diese Haltestelle benutzen. Da von diesen Fahrgästen auch ein Teil Umsteiger vom Auto sind, wird der "Druck" auf die Parkplätze vermindert.

8. Warum gibt es keine durchgehenden **Radwege** in der Pillenreuther Straße?

Radverkehrsanlagen können leider nicht auf der Gesamtstrecke realisiert werden, da der Straßenquerschnitt nicht ausreicht. Ein Teil des Radverkehrs kann auf Parallelrouten, z.B. den Hummelsteiner Weg, ausweichen. Die Qualität der Parallelrouten wird Zug um Zug verbessert, z.B. durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung.

9. Warum gibt es vom Freistaat keine **Zuschüsse** für die Straßenbahn?

Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind nach regional gültiger Auffassung nur bei einem baulich getrennten Gleiskörper mit Hochborden, dem sog. "besonderen Gleiskörper", möglich. Solch ein Gleiskörper war mit den übrigen, konkurrierenden Nutzungen im Straßenraum der Pillenreuther Straße nur schwer zu vereinbaren. Nachdem die Strecke einen großen wirtschaftlichen Nutzen für die VAG hat, wurde in der Abwägung entschieden, die Gleise in der Fahrbahn verlaufen zu lassen und nicht auf einem abgetrennten Bahnkörper.

Die Wirtschaftlichkeit der Strecke ist wegen der verkehrlichen und betrieblichen Vorteile selbst ohne Zuschüsse gegeben.

10. Sind die hohen **Baukosten** für die Strecke gerechtfertigt?

Die 9,3 Mio. Euro teure Strecke rechnet sich schon alleine betriebswirtschaftlich, weil die VAG durch den verkürzten Linienweg zwischen Hauptbahnhof und Aufseßplatz mehrere Züge einspart. Außerdem entstehen durch den Fahrgastgewinn zusätzliche Fahrgeldeinnahmen. Der volkswirtschaftliche Nutzen wurde in einer aufwändigen Untersuchung nachgewiesen.

11. Werden durch die Führung der **Straßenbahn am Hauptbahnhof** die Chancen zur **Umgestaltung** reduziert?

Der durch die Baumaßnahme verursachte Eingriff in den Bahnhofsvorplatz ist sehr gering. Auch nach dem Bau der neuen Gleise ist noch viel Gestaltung möglich, z.B. die Öffnung des Verteilergeschosses zur Oberfläche gemäß Wettbewerbsvorschlag. Die Straßenbahn erhält auf dem Weg zum Celtistunnel ein attraktiv wirkendes Rasengleis.