

## "U-Bahn an der Endstation?"

Unter dem gemeinsamen Oberthema erschienen am 11. September 2004 in den Nürnberger Nachrichten auf Seite 15 die folgenden vier Beiträge:

### 1. Artikel von Reinhard Schmolzi: "Das sind nur Denkansätze, mehr nicht"

#### **Schönfelders Vorschläge zur U-Bahn stoßen auf Kritik – Bürgermeister beruhigt Landrätin Pauli**

Der Vorschlag des SPD-Fraktionsvorsitzenden Gebhard Schönfelder, aus Kostengründen künftig auf den Bau weiterer U-Bahnstrecken zu Gunsten neuer Straßenbahnlinien zu verzichten, stößt nicht nur im Nürnberger Westen und im Landkreis Fürth, sondern auch bei eigenen Genossen auf Vorbehalte und Kritik. Selbst bei den städtischen Verkehrsbetrieben hält man das dadurch zementierte Ende der U-Bahnlinie 3 an der Gustav-Adolf-Straße für falsch.

Nach den Vorstellungen Schönfelders endet die U-Bahn-Geschichte der Stadt mit der Fertigstellung der U 3 zwischen Klinikum und Gustav-Adolf-Straße. Über die Fortführung der Strecke bis nach Gebersdorf (Fürth-Süd) und den Anschluss des Landkreises Fürth an den öffentlichen Nahverkehr könne man reden, wenn dort Klarheit über das Wie bestehe, sagt der Nürnberger SPD-Fraktionschef. Schönfelder hatte den Schwenk in Absprache mit Oberbürgermeister Ulrich Maly in einem Gespräch mit der NN-Lokalredaktion Anfang August bekannt gegeben. Begrüßung wird die Initiative mittlerweile von den Grünen und den "Freien".

"Mit uns hat bisher keiner gesprochen. Wir wissen alles nur aus der Zeitung", ärgern sich die Bürgermeister von Zirndorf, Gert Kohl, und Oberasbach, Bruno Allar (beide SPD), über den Vorstoß des Genossen aus Nürnberg. Immerhin stehe seit dem Jahr 2000 fest, dass nur eine Weiterführung der U-Bahn ab Gebersdorf in den Landkreis wirklich Sinn macht.

Jetzt so zu tun, als sei der Landkreis im Zugzwang, decke sich nicht mit der Wirklichkeit. Das Nürnberger Tiefbauamt habe sogar schon eine Machbarkeitsstudie für eine Strecke bis Zirndorf vorgelegt.

#### Landrätin überrascht

Eine standardisierte Bewertung (also die Klärung der Finanzierung und der Detailplanung) der Strecke, so war aus dem Nürnberger Rathaus zu hören, könnte schon längst vorliegen, wenn die städtischen Verkehrsbetriebe (VAG) endlich ihr Buskonzept vorlegen würden. Auch Landrätin Gabriele Pauli (CSU) gibt sich überrascht und irritiert. Denn erst Ende August hat ihr Bürgermeister Horst Förther in Vertretung des Oberbürgermeister schriftlich mitgeteilt, dass die Beschlusslage des Nürnberger Stadtrates, nämlich die Weiterführung der U 3 mit dem durch den Zuschussgeber und die Regierung festgelegten Endpunkt Gebersdorf "unverändert gilt". Weiter heißt es in dem Schreiben: "Neben der Trassenfestlegung des Stadtrates liegt für die U 3 auch eine gemäß Rahmenantrag genehmigte Linienführung durch die Regierung vor." Auf Grund der prekären Finanzlage der Stadt Nürnberg müsse man aber mit einer "zeitlich absehbaren Verzögerung" rechnen, die aber die Gesamtmaßnahme und die bislang seitens der Zuschussgeber getätigten Mittelreservierung nicht in Frage stellt".

Also alles nur Sommertheater, um den Koalitionspartner CSU, der (wie berichtet) die Zukunft mehrerer Straßenbahnlinien in Frage gestellt hat, zu ärgern? Der stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende Lorenz Gradl: "Wer jetzt von einem Ende des U-Bahnbaus in Nürnberg redet, zieht die falschen Schlüsse. Die Vorschläge Schönfelders sind Denkansätze, die noch nicht in größerem Kreis besprochen wurden, mehr nicht."

#### Echte Katastrophe

Heide Schwarz, SPD-Stadträtin aus St. Leonhard, spricht ebenfalls von einer Diskussionsgrundlage, einer Idee, die nicht abgestimmt sei. Denn auch sie kann sich, wie auch der Bürgerverein Nürnberger Westen, schwer vorstellen, wie die U-Bahn-Endstation Gustav-Adolf-Straße einmal aussehen sollte. Ohne Park&Ride-Plätze wäre das für die Anwohner eine echte Katastrophe.

"Röthenbach lässt schön grüßen", schimpft auch der CSU-Stadtrat Volker Meyer. Für den Nürnberger Westen wäre es verheerend, wenn der Vorschlag Schönfelders eine Mehrheit fände. Denn an der Situation an der Gustav-Adolf-Straße werde sich dann nichts mehr ändern, weil für eine Straßenbahn Richtung Gebersdorf oder Landkreis Fürth nicht nur der Platz fehle. Es sei auch nicht besonders attraktiv für den Pendler aus dem Landkreis Fürth, wenn er auch seinem täglichen Weg von und nach Nürnberg dreimal das Verkehrsmittel wechseln müsste. Eine Meinung, die man auch bei der VAG vertritt. Technischer Vorstand Rainer Müller gegenüber der Lokalredaktion: "Es wäre nur logisch, wenn hier die U-Bahn weitergebaut würde. Eine Straßenbahn können wir uns nicht vorstellen, dafür fehlt die Infrastruktur."

## 2. Kommentar von Claudine Stauber: "Ende der Buddelei "

### **Steht nach 32 Jahren das Aus der U-Bahn an ?**

U-Bahn adieu? Endhaltestelle, alles aussteigen? Die Nürnberger müssen sich an den Gedanken gewöhnen, dass die geplanten Haltestellen "Nordklinikum" und "Gustav-Adolf-Straße" das Ende des U-Bahn-Zeitalters markieren werden. Die SPD im Stadtrat hat schon eine neue Liebe: die Straßenbahn.

Längst war man wieder wer, 20 Jahre nach dem Krieg. Nürnberg auf Ruinen wieder aufgebaut, der Wirtschaftswunder-Optimismus so verbreitet wie die Pausbacken gut genährter Wohlstandsbürger. Da brach am 24. November 1965 der Stadtrat mit nur einer Gegenstimme in eine verlockende Zukunft auf: Unterirdisch wollte man der anschwellenden Verkehrslawine droben entgehen.

Den Münchnern hinterher

Man wollte nicht schlechter als andere deutsche Großstädte dastehen. Schon gar nicht schlechter als München, das im Februar des gleichen Jahres an der Schenkendorfstraße das erste Bohrloch gesetzt hatte. Heute bringen die Züge der Landeshauptstadt auf 86 Kilometern 900 000 Passagiere täglich durch den Untergrund; in Nürnberg (und Fürth) gibt es knapp 30 U-Bahn-Kilometer, täglich genutzt von rund 300 000 Fahrgästen.

Zurück zu den Anfängen: Einen Stadtrat bestachen die Visionen der Verkehrsplaner nicht. Der FDP-Vertreter Friedrich Bergold stellte als skeptischer Außenseiter Fragen nach den Anschlüssen ans unterirdische Netz - Fragen, die auch heute wieder aktuell sind. Zahllose Busse würden gebraucht, um an die "Pegnitzpfeile" anzuknüpfen, warnte der Freidemokrat.

Immerhin, die VAG bettelte schon 1965 darum, den vielen Autos auf eigenen Gleiskörpern davonfahren zu dürfen. Mit der billigeren Straßenbahn wohlgermerkt, auf die jetzt Sozialdemokraten, Grüne und Freie Wähler verstärkt setzen wollen. Städte wie Barcelona, Athen, Amsterdam und Bordeaux tun es ja längst. Die Straßenbahn ist im Kommen.

Große Euphorie

Am 2. März 1972 dann kannte die Euphorie keine Grenzen, als die erste U-Bahn-Rumpfstrecke für 68,5 Millionen Mark quer durch Langwasser eröffnet wurde. Man sah sich in der Tradition der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth von 1835, gönnte den Nürnbergern fünf Tage Gratisfahrt unter der Erde und hielt es für keinen Zufall, dass am Tag der Eröffnungsfeierlichkeiten das neue Bundesverkehrsförderungsgesetz in Kraft trat, das den Zuschuss des Bundes von 50 auf wohlthuende 60 Prozent erhöhte.

Ein Gesetz galt von Anfang an: Ohne viel Geld aus Bonn und München keine U-Bahn. Welcher Oberbürgermeister, welcher Stadtrat hätte sich dem Fluss der Millionen (80 Prozent Förderung) entgegenstemmen wollen? Andreas Urschlechter nicht und Nachfolger Peter Schönlein ebenso wenig. Die U-Bahn war und ist nicht nur ein gigantisches Konjunkturprogramm, sondern auch politisches Kapital, mit dem gewuchert werden konnte. Und sie ist beliebt und bequem. Allenfalls vorsichtige Frauen meiden sie nachts.

Während vornehmlich grüne Kritiker bereits Ende der 70er Jahre mahnten, die Nürnberger lebten über ihre Verhältnisse und hätten mit dem gleichen Geld längst jede Seitenstraße an die Straßenbahn anbinden können - U1 und U2 bohrten sich weiter durch fränkischen Blasensandstein, bestanden unter der Lorenzkirche ingenieurtechnische Abenteuer und rollen demnächst videoüberwacht und führerlos.

U-Bahn adieu? Es ist wahrscheinlich, dass die vom SPD-Fraktionschef Gebhard Schönfelder angestoßene Diskussion den Anfang vom Ende der U-Bahn markiert. Mag die CSU um einen "Eckpfeiler der Stadtentwicklung" fürchten und lieber an der Straßenbahn sparen wollen - das Geld geht aus und jeder Meter unter der Erde kostet - nicht nur beim Bau.

### 3. Meinung / Der Standpunkt von Hans Peter Reitzner:

## **Sommeroffensive - Die CSU wirkte wie gelähmt**

Selten zuvor haben Vorschläge einer Rathauspartei den Sommer in der Stadt derart beherrscht wie heuer die Ideen der SPD. Fraktionschef Gebhard Schönfelder, schlauer Fuchs und ausgebuffter Strategie im kommunalpolitischen Geschäft, breitete eine ganze Palette von Themen aus. Völlig unvorbereitet traf die CSU (aber auch die Grünen) die überraschende Abkehr Schönfelders vom teuren U-Bahn-Bau hin zur Straßenbahn. Mehr noch: Die Sozialdemokraten haben ein klares Bekenntnis zur Tram abgelegt und damit den Prüfaufträgen der Christsozialen, ob Linien gekappt oder stillgelegt werden sollen, eine Abfuhr erteilt. In der Folge wirkte die CSU wie gelähmt. Auch mit Forderungen wie nach einem Bildungsrat oder zum Haushalt 2005 punktete der Sozi mit dem Überraschungseffekt. Bei näherem Hinsehen wird zweierlei klar: Der machtbewusste Schönfelder hat beileibe nicht jeden Punkt vorher mit seiner gesamten Fraktion abgesprochen. Andererseits sind seine Vorstöße sicherlich mit dem Oberbürgermeister abgestimmt.

Wahrscheinlich ist es nicht falsch, die Sommeroffensive auch als Folge der politischen Niederlage zu sehen, die Ulrich Maly und der SPD bei der fehlgeschlagenen Besetzung einer Spitzenposition bei den Städtischen Werken zugefügt wurde. Der Überraschungsangriff scheint gelungen: Auf etlichen Feldern ist nun zweifellos die CSU in Zugzwang.

### 4. Gastbeitrag von Stefan Scherer:

## **"Leistungsfähig" - Plädoyer für mehr Straßenbahnen**

Mit der U-Bahn versöhnt zeigt sich Stefan Scherer vom Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN). Doch sein Herz schlägt erkennbar für die Straßenbahn. Hier sein Gastbeitrag:

Die Frage ist nicht, U-Bahn oder Straßenbahn. Wir haben und brauchen beides. Weltweit präsentiert sich die Straßenbahn als leistungsfähiges, wirtschaftliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Ununterbrochen führen Städte die Straßenbahn wieder ein, die sie vor Jahrzehnten auf den Schrott geschickt haben. Mit Bussen allein war die Trendwende zu weniger Verkehrsbelastung nun mal nicht zu schaffen.

In Nürnberg wurde 1961 die Altstadtstrecke Rathenauplatz-Rathaus abgeschafft, weil sie sich mit dem Auto-Durchgangsverkehr nicht vertrug. Jetzt sollte die attraktive Sebalder Seite endlich wieder von einer Straßenbahn erschlossen werden. Entlang der Erlanger Straße haben sich Gewerbebetriebe angesiedelt, sind Wohnsiedlungen neu entstanden. Die Unistandorte Erlangen-Südgelände und Nürnberg sind schlecht verbunden. Mehrfach haben Gutachten die Effizienz einer von Thon über Boxdorf nach Erlangen verlängerten Schnellstraßenbahn bewiesen.

### Überfüllte Omnibusse

Im Süden in Worzeldorf, Herpersdorf und Kornburg wachsen seit 1975 Wohnsiedlungen aus den Feldern, und schon eine Generation Heranwachsender konnte es bereits nicht erwarten, die überfüllten Omnibusse mit dem eigenen Auto zu tauschen. Auch hierhin müssen die Gleise wachsen. Für den Westkorridor in Richtung Landkreis Fürth gilt dasselbe.

Fest steht: Nur ein paar Kilometer Tunnel in der Kernstadt zu bauen, reicht nicht aus. Das war das U-Bahn-Konzept der vergangenen Jahrzehnte. Jetzt muss das Netz an den Stadtrand wachsen. Hierfür ist der U-Bahn-Tunnel eine Nummer zu groß; jetzt schlägt die Stunde der Straßenbahn, die mit wenigen Verbesserungen zu einer hocheffizienten Infrastruktur werden kann.

Gerade in einer Zeit knapper Finanzen ist es richtig, auf die Straßenbahn zu setzen, wo man für dasselbe Geld wie für einen Kilometer U-Bahntunnel bis zu 10 Kilometer oberirdischer Strecke bauen kann.