

## **Gemeinsame Stellungnahme**

**des Vereins Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. und  
der Naumburger Straßenbahn GmbH**

**zu den drei Varianten eines möglichen Ringschlusses für die Naumburger  
Straßenbahn**

Eine Stadt mit einer Ringstraßenbahn optimal zu erschließen, war erstmals 1906 für Naumburg eine geniale Idee, die in Europa einmalig ist.

Während die Straßenbahn zum Beispiel entlang der Poststraße oder des Wenzelsringes in einem großzügigen städtischen Raum verkehrte oder zwischen Lindenring und Jakobsstraße mitten durch turbulentes städtisches Leben fuhr, schlängelte sich die Bahn zwischen Thüringer Pforte und Moritzplatz durch romantische Winkel und Gassen.

Auf diese Weise bot sich den Fahrgästen der Naumburger Straßenbahn bis 1991 eine ganz besondere städtische Kulisse.

Nach Einstellung des Straßenbahnbetriebs im Jahr 1991 haben sich der Verein der **Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.** und die spätere **Naumburger Straßenbahn GmbH** über zahlreiche Widerstände hinweg mit sehr viel persönlichem Engagement dafür eingesetzt, dass die historischen Bahnen nicht nur wieder auf den Schienen stehen, sondern dass die Naumburger Straßenbahn täglich einen verlässlichen Beitrag zum städtischen Personennahverkehr leistet.

Für viele Naumburgerinnen und Naumburger ist die Straßenbahn wieder ein fester Bestandteil des Stadtbildes und des öffentlichen Nahverkehrs, nicht zuletzt, weil auch die Fahrtzeiten der Straßenbahn im aktuellen Ausbaustadium permanent ausgeweitet und an die wachsenden Bedürfnisse der Bürger und Gäste der Stadt angepasst wurden.

Eine Wiederaufnahme der Ringbahn ist damit nicht nur eine logische Konsequenz aus der Historie, sondern ein wertvoller Beitrag zur Verbesserung der Bewältigung städtischer Mobilitätsanforderungen im Rahmen einer sich abzeichnenden ökonomischen und ökologischen Verkehrswende.

Die Stadt Naumburg hätte damit aus unserer Sicht als Kreisstadt die Möglichkeit, eine Vorreiterrolle einzunehmen, sowie mit einer im täglichen Linienverkehr präsenten historischen Straßenbahn ein bundesweites und wertvolles **Alleinstellungsmerkmal** zu erreichen.

Mit dieser Erkenntnis wurde bereits auf Initiative des Landrats des Burgenlandkreises, Herrn Götz Ulrich, eine **Machbarkeitsstudie** bei der Technischen Universität Braunschweig in Auftrag gegeben. Diese Studie hat verschiedene Varianten eines möglichen Ausbaus der Naumburger Straßenbahn in Verbindung mit passenden Stadtbuslinien wissenschaftlich untersucht, um ein attraktives, gemeinsames sowie effizientes Nahverkehrskonzept für unsere Stadt zu entwickeln.

Aus dieser Studie resultiert nach unserer Auffassung eine klare Empfehlung und Motivation für den Ausbau der Naumburger Straßenbahn mit entsprechender Anpassung des Stadtbusverkehrs zu einem **modernen Mobilitätsangebot mit historischem Hintergrund**, das nicht nur für die Naumburgerinnen und Naumburger attraktiv ist, sondern auch für unsere Pendler und Gäste.

Wir, als Verein und als GmbH, schließen uns dieser Empfehlung an und befürworten grundsätzlich den Ausbau der Straßenbahn, um nicht nur einen zusätzlichen Nutzen und eine stärkere Präsenz der Naumburger Straßenbahn in der Stadt zu erreichen, sondern gleichzeitig mit einem effizienten Busliniennetz die Fahrgastzahlen für beide Verkehrsunternehmen nachhaltig anzuheben.

Wir sind überzeugt, mit diesen Maßnahmen den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und dem Individualverkehr im Stadtgebiet eine attraktive Alternative zu bieten, denn eine Verkehrswende kann nur gelingen, wenn Alternativen frühzeitig geschaffen und angeboten werden.

Vor diesem Hintergrund haben sich Verein und GmbH, in Zusammenarbeit mit der Stadt, dem Unterstützerkreis und der Denkmalpflege, mit den drei **Hauptvarianten** aus der Machbarkeitsstudie der Technischen Universität Braunschweig intensiv auseinandergesetzt

und ergänzende Unterlagen sowie Informationen erarbeitet bzw. zusammengestellt. Dazu zählen unter anderem:

- Fahrgasterhebungen
- Berechnung von Erschließungspotentialen und Fahrgastzahlen,
- Berücksichtigung technischer und baulicher Konsequenzen für das Stadtbild und ein mögliches Streckennetz,
- Auswirkungen auf und Anpassung betriebliche(r) Infrastrukturen (Gleis- und Fahrleitungsanlagen, Werkstattkapazitäten),
- Berechnung und Vergleich von Bau- und Investitionskosten,
- Betriebskostenermittlungen mit notwendigen Umläufen (Fahrzeug- und Personaleinsatz).

Die zur Debatte stehenden **Hauptvarianten** gliedern sich wie folgt:

**Variante 1:** Linienführung ab Salztor über Weimarer Straße, Moritzberg zum Hauptbahnhof;

**Variante 2:** Linienführung ab Salztor über Kramerplatz, Freyburger Straße und Moritzplatz zum Hauptbahnhof;

**Variante 3:** Linienführung ab Salztor über Kramerplatz, Lindenring zur Poststraße, ergänzt durch eine Umfahrung des Bahnhofsquartiers.

Die **Variante 3** ist aus der Sicht von Verein und GmbH derzeit die attraktivste Lösung, weil die in Rede stehende Streckenergänzung und -führung mit minimalem Eingriff in die Stadtstruktur und in einem zeitlich überschaubaren Rahmen und mit einer förderfähigen Investitionssumme umsetzbar wäre, um zum einen die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die notwendige Verkehrswende frühzeitig einzuleiten.

Die Variante 3 erscheint uns – Verein wie GmbH – verkehrspolitisch und wirtschaftlich sinnvoll, kostenmäßig zu bewältigen und in der Betriebsführung mit kurzen Taktzeiten realisierbar.

Die **Variante 1** sollte aus der Sicht von Verein und GmbH langfristiges Ziel sein und bleiben, weil diese Streckenergänzung und -führung einzigartig in Europa wäre. Eine solche Lösung käme allerdings erst dann in Betracht, wenn die Stadtentwicklung in diesem Bereich eine Primäerschließung mit dem ÖPNV notwendig machen würde.

Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen erscheint die **Variante 2** dem Verein und der GmbH nicht realisierbar, weil eine solche Streckenführung aufgrund bestehender Vorgaben und gesetzlicher Richtlinien für die Gestaltung von Verkehrsanlagen seitens der staatlichen Aufsichtsbehörden nicht genehmigungsfähig sein wird.


Im **Ergebnis** wird daher die **Variante 3** (Lindenring mit Umfahrung des Bahnhofsquartiers) seitens des Vereins der Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. und der Naumburger Straßenbahn GmbH als Vorzugslösung zur Realisierung empfohlen.

Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.

Naumburger Straßenbahn GmbH

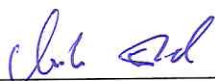


Carsten Tranz  
(Vorsitzender)

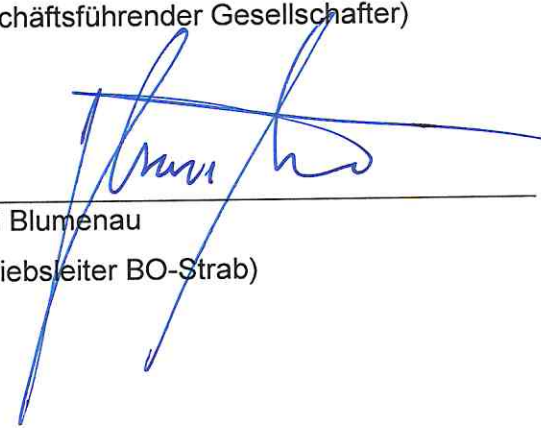


---

Andreas Plehn  
(Geschäftsführender Gesellschafter)



Mike Ewald  
(Stellvertretender Vorsitzender)



---

Gerd Blumenau  
(Betriebsleiter BO-Strab)

**Kontakt:**

Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.

T: +49 173 4432621 (Carsten Tranz)

E: vorstand.nnj@ringbahn-naumburg.de

Naumburger Straßenbahn GmbH

T: +49 3445 703002 (Büro)

E: gmbh@naumburger-strassenbahn.de