

Dialog-Forum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB)

- Dokumentation 3. Dialog-Forum

Datum: 13.07.2018
Ort: Redoutensaal, Erlangen
Zeit: 18.30 – 21.30 Uhr
Moderation und Dokumentation: team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Einführung	2
TOP 2 Bericht zu den eingegangenen Trassenvorschlägen	3
TOP 3 Rückfragen und Kommentare	6
TOP 4 Vorstellung der weiterverfolgten Trassenvarianten und Infomarkt	9
TOP 5 Rückfragen und Kommentare	10
TOP 6 Ausblick und Verabschiedung	11
Anlage 1 Impressionen	12

TOP 1 Begrüßung und Einführung

Das dritte Dialog-Forum zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) im Redoutensaal in Erlangen begann mit der Begrüßung durch den Moderator Herrn Dr. Ewen vom Büro team ewen in Darmstadt. Er freute sich, dass zahlreiche Teilnehmende gekommen seien, um einen Überblick über die eingegangenen Trassenvarianten zu erhalten. Er wies darauf hin, dass bei dieser öffentlichen Veranstaltung Pressevertreter und Fotografen anwesend seien. Er bat darum, dass Teilnehmende, die nicht fotografiert werden möchten, sich melden. Auf die Frage, wer in den vergangenen Monaten eines der sechs Lokal-Foren besucht habe, meldete sich in etwa die Hälfte der Teilnehmenden. Einige Teilnehmende nahmen an allen sechs Lokal-Foren teil. Viele Anwesende meldeten sich auch auf die Frage, wer sich am E-Forum (internetgestützte Trassendiskussion) beteiligt habe.

Herr Dr. Ewen begrüßte die drei anwesenden Stadtoberhäupter der StUB beteiligten Städte. Im Gespräch mit Herrn Dr. Ewen ging der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Herr Dr. Maly, auf das Lokal-Forum im Nürnberger Norden am Vorabend ein. Die Trassen-Befahrung per Fahrrad sei von großem Interesse begleitet worden. Die Schwerpunktthemen der gut besuchten „mobilen Bürgerversammlung¹“ seien die StUB und der geplante Radschnellweg zwischen Nürnberg und Erlangen gewesen. In Nürnberg sei die Straßenbahn ein beliebtes Transportmittel, das es vor Ort bereits seit 130 Jahren gebe. Herr Dr. Maly beschrieb die Straßenbahn als hoch aktuelles, schnelles, schadstoff- und lärmarmes Verkehrsmittel, das mit einem allgemeinen Zuwachs an Lebensqualität einhergehe. Das Verkehrsmittel Straßenbahn erfahre aktuell europaweit eine Renaissance, wie in Nizza, wo beispielsweise eine Tramlinie raumverträglich mitten durch einen Park fahre.

Anschließend berichtete der Erste Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach, Herr Dr. Hacker, von den Entwicklungen seit dem Lokal-Forum in Herzogenaurach. Die Untersuchungen der Trassenvarianten in Herzogenaurach seien weit fortgeschritten. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie seien sowohl die seit langem diskutierten Varianten wie auch neue Trassenvorschläge aus dem StUB-Dialog untersucht und bewertet worden. Die Untersuchungsergebnisse und gutachterlichen Empfehlungen seien in den vergangenen Wochen den Bürgern vor Ort und im Stadtrat vorgestellt und diskutiert worden. Es sei gut, dass nun mehrere untersuchte Varianten zur Verfügung stehen würden, denn das sei für das Raumordnungsverfahren notwendig. Der Stadtrat habe empfohlen, im Raumordnungsverfahren die Trassenvariante durch die Rathgeberstraße als Vorzugsvariante darzustellen.

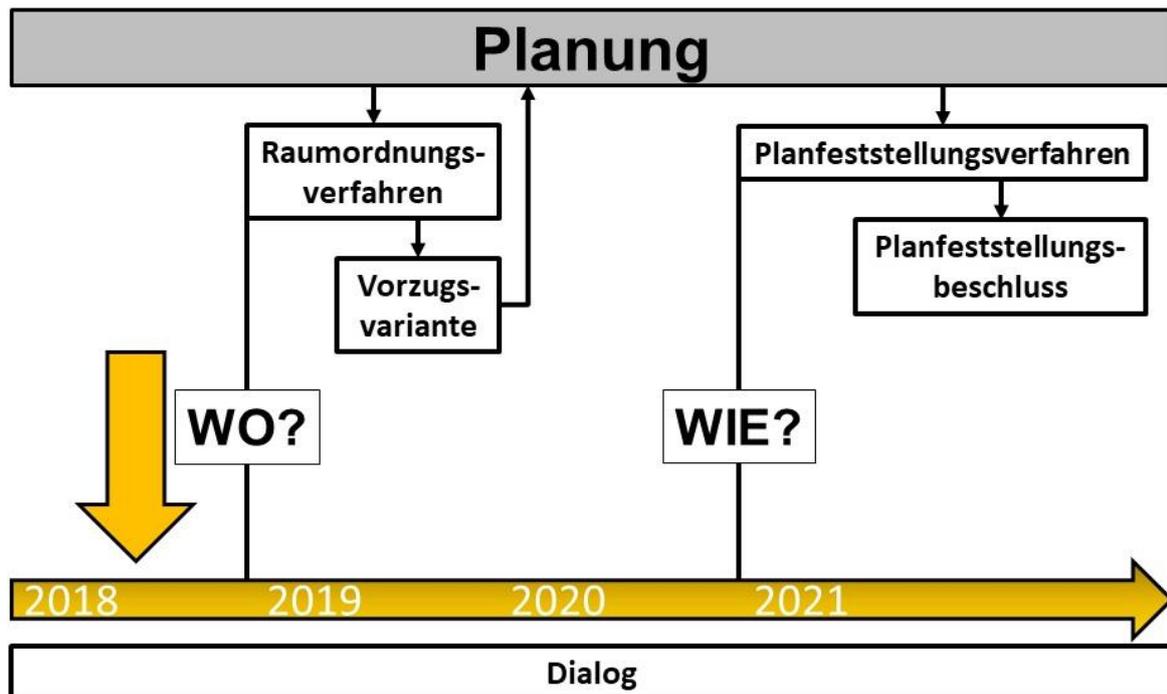
¹ Das Lokalforum Nürnberg war ein Teil dieser Veranstaltung.

Herr Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, hatte an fünf der sechs Lokal-Foren teilgenommen. Er äußerte Begeisterung, dass Hunderte von Menschen im Rahmen der Lokal-Foren konstruktiv mitgemacht haben. Er habe zahlreiche Teilnehmende erlebt, mit Fragen, Ideen und Lust dazu, sich einzubringen. Aus seiner Sicht habe es viel gebracht, vor Ort zu gehen. Die Ideen von Bürgerinnen und Bürgern und Planern sähen auf Karten oft anders aus als vor Ort. Die Kreativität von Bürgerinnen und Bürgern habe dazu geführt, dass Herr Dr. Janik, Herr Dr. Hacker und die Leiter der Geschäftsstelle den Vorschlag einer Park&Ride-Option an der Tank- und Raststelle Aurach bei der Staatsregierung vorgestellt hätten. Dieser innovative Vorschlag, die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn direkt an die Straßenbahn anzuschließen, sei in München auf offene Ohren gestoßen.

Einige Mitglieder im inneren Kreis des Dialog-Forums gaben ebenfalls kurze Einschätzungen zu den von ihnen besuchten Lokal-Foren ab. Die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger im inneren Kreis teilten den Eindruck, dass im Rahmen der Lokal-Foren viele Menschen die Möglichkeit hatten, ihre Meinungen einzubringen. Sie berichteten von einer konstruktiven Stimmung bei den Lokal-Foren. Ein weiteres Forumsmitglied bedauerte, dass sich die Lokal-Foren zu sehr an der Vorschlagstrasse orientiert hätten, alternative Varianten seien dadurch nicht ausreichend berücksichtigt worden. Herr Gräf, der technische Leiter des Zweckverbands StUB, entgegnete, dass die jeweilige Routenfestlegung für die Ortsbegehungen so gewählt worden sei, dass neben der Vorschlagstrasse möglichst viele zum Veranstaltungszeitpunkt bekannte Alternativtrassen zumindest punktuell begangen und diskutiert werden konnten. Sollten die weiteren Trassenuntersuchungen zeigen, dass eine erneute Begehung einer Trassenalternative lohnenswert ist, dann wird der Zweckverband ein weiteres Lokal-Forum anbieten.

TOP 2 Bericht zu den eingegangenen Trassenvorschlägen

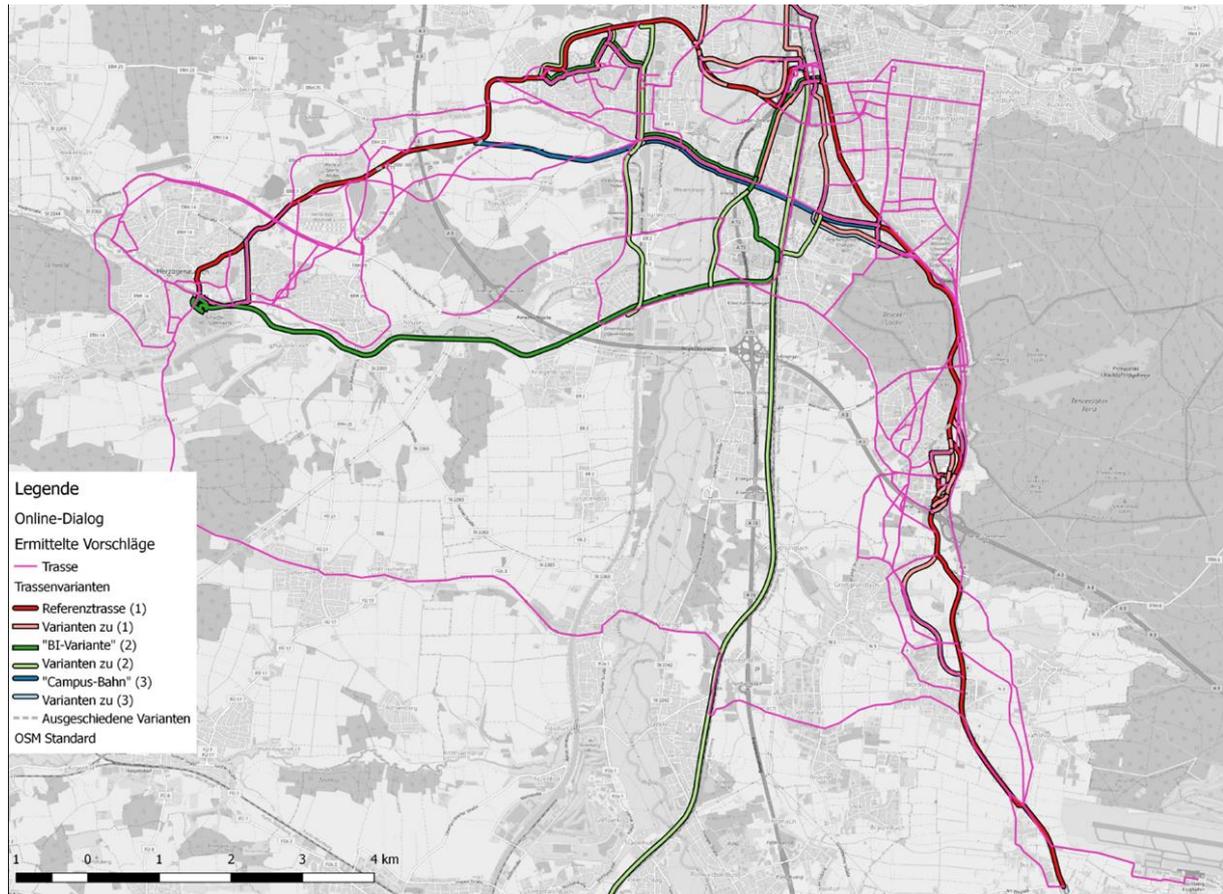
Herr Große-Verspohl, der Geschäftsleiter des Zweckverbands StUB, begrüßte die Teilnehmenden. Ziel des heutigen Forums sei es, die eingegangenen neuen Vorschläge zum Trassenverlauf der StUB strukturiert vorzustellen und den ersten Prüfschritt aufzuzeigen. Gemeinsam mit Herrn Gräf berichtete er von fast 1.000 im Dialog eingegangenen Beiträgen – in etwa ein Fünftel davon neue Ideen (s. Präsentation). In der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens beschäftigte sich die Planung aktuell mit der Verortung der Trasse („Wo?“). Diejenigen Dialogbeiträge, die neue Ideen zur weiteren Ausgestaltung („Wie?“) enthielten, würden in den darauffolgenden Planungsphasen in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens Berücksichtigung finden.



Der Fokus der heutigen Sitzung liege auf den Beiträgen, die neue Variantenideen enthielten.

Die beauftragten Planungsbüros seien mit den eingegangenen Beiträgen wie folgt umgegangen:

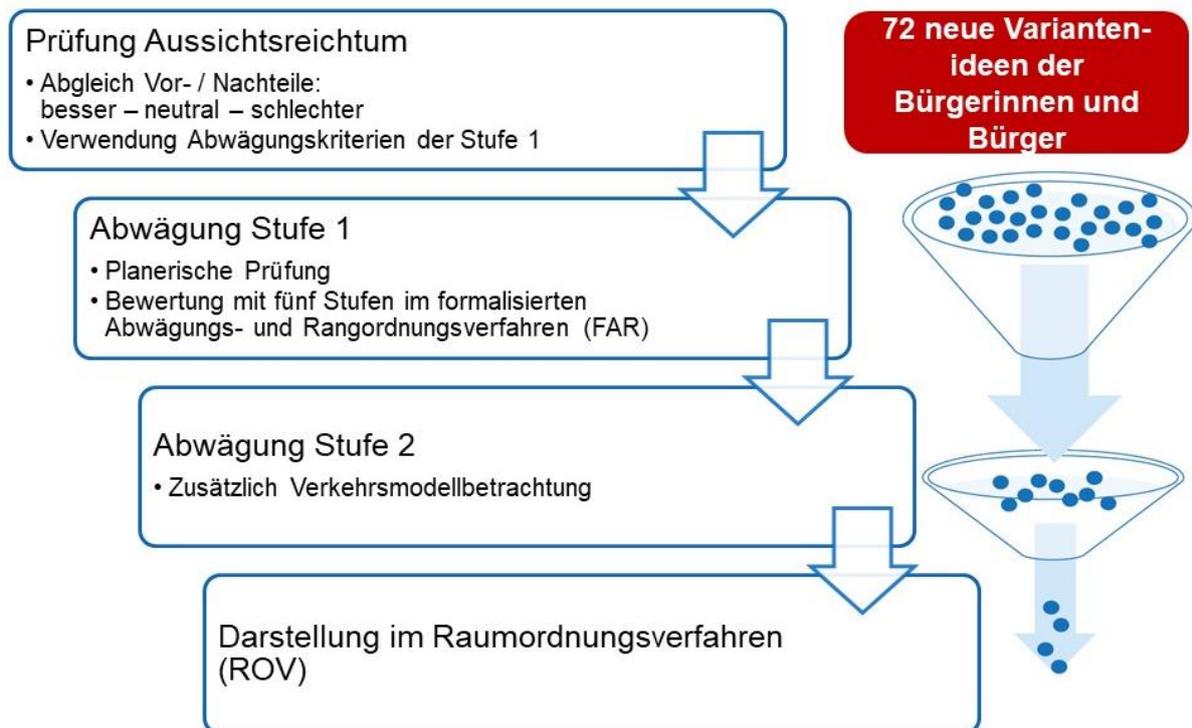
1. Umwandlung des Vorschlagstexts in eine Trassenlinie, dabei wurden 72 neue Variantenideen ermittelt:



2. Grobe Überprüfung auf technische Machbarkeit

3. Prüfung auf Aussichtsreichtum: Das heißt, die eingegangenen Trassenvorschläge wurden auf ihre Vor- und Nachteile geprüft und mit der Vorschlagstrasse verglichen. Dabei kamen die Abwägungskriterien zum Einsatz, die Thema des vorherigen Dialog-Forums am 7.2.2018 waren.

Die Leiter des Zweckverbands stellten die Abwägungskriterien im Überblick erneut vor und gaben einen Ausblick auf die anstehenden Prüfschritte in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens.



Sie erläuterten am Beispiel der bereits in einem Vorab-Auftrag untersuchten Variante „Lohhof“ die Prüfschritte, die in den vorangegangenen Wochen durchgeführt wurden. Sie gingen darüber hinaus auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Trassenabschnitt in Herzogenaurach ein, bevor die Rückfragerunde im Plenum begann.

TOP 3 Rückfragen und Kommentare

Die Forumsmitglieder und Gäste brachten im Anschluss an die Präsentation des Zweckverbands die folgenden Rückfragen und Hinweise ein:

Dialog und Allgemeines

Bei den Lokal-Foren waren die einzelnen Trassenvarianten teilweise nur aus der Ferne zu sehen, z.B. beim Lokal-Forum zur Regnitzquerung wurde der Dechsendorfer Damm nicht begangen. Die Vorschlagstrasse stand bei den Lokal-Foren zu stark im Vordergrund. Der Zweckverband hatte in der Vorbereitung der sechs Lokal-Foren die Aufgabe zu bewältigen, eine Route festzulegen, die sowohl eine akzeptable Dauer einhält, wie auch eine Diskussion möglichst vieler bekannter Trassenvarianten vor Ort ermöglicht. Die Route des Lokal-Forums Regnitzquerung hat es beispielsweise erlaubt, drei zur Diskussion stehenden Trassenvarianten zumindest aus der Ferne zu besichtigen. Alle Trassenvarianten unmittelbar zu befahren, war innerhalb eines Zeitfensters von 2,5 Stunden nicht möglich. Sollte die weiteren Trassenuntersuchungen zeigen, dass eine erneute Begehung einer

Trassenalternative lohnenswert ist, dann wird der Zweckverband ein weiteres Lokal-Forum organisieren.

Wie ist die Kostenverteilung der StUB geregelt? Welche Kommune trägt welchen Anteil an Investitionskosten? Wie in der Satzung des Zweckverbands StUB festgehalten, werden alle durch die StUB entstehenden Kosten zusammengezählt. Von dieser Gesamtsumme werden die zu erwartenden Fördermittel abgezogen. Die Summe, die nach Abzug der Fördermittel übrigbleibt, wird von den drei Kommunen entsprechend ihres Anteils an der Gesamtstrecke aufgeteilt. Die bisherigen Kostenkalkulationen basieren auf den Anteilen laut der Vorschlagstrasse. Am Ende werden die Kosten aufgeteilt, die durch die letztendlich realisierte Strecke entstehen. Das heißt, auch wenn es auf einer Gemarkung teurere Ingenieurbauwerke als auf den anderen Gemarkungen geben wird, werden diese solidarisch aufgeteilt. Diese Festlegung in der Satzung des Zweckverbands bezweckt, dass die beste Trasse für die Region entsteht. Die planerischen Entscheidungen treffen die drei Städte einstimmig.

Bewertungs- und Berechnungsmethodik

Wie kommt man zu der Bewertung in Form von Zahlen? Inwiefern ist die Bewertung tatsächlich objektiv? Die Bewertung der Trassenvorschläge wurde jeweils im Vergleich zum entsprechenden Streckenabschnitt auf der Vorschlagstrasse vorgenommen. Das gilt für die Einzelkriterien und dann in aggregierter Form auch für die Gesamtbewertung. Fällt die Gesamtbewertung des Trassenvorschlags besser aus als die Vorschlagstrasse ergibt sich ein Zahlenwert größer Null. Bei ähnlicher Gesamtbewertung erhält der jeweilige Trassenvorschlag den Wert Null. Fällt die Gesamtbewertung schlechter als die Vorschlagstrasse ergibt sich einen Zahlenwert kleiner Null. Da es sich in der ersten Prüfphase um eine eher grobe Prüfung handelte, kann es sein, dass die Gesamtbewertung eines Trassenvorschlags in der genaueren Prüfung etwas besser oder etwas schlechter ausfallen wird. Dieser Spielraum findet insofern Berücksichtigung, als dass alle Trassenvorschläge mit einer Gesamtbewertung von „-2“ oder besser weiter geprüft werden. Die Trassenvorschläge mit einer Gesamtbewertung von „-3“ und schlechter werden nicht in die weitere Prüfung aufgenommen.

Werden in der Bewertung alle Prüfkriterien mit derselben Gewichtung berücksichtigt? Im letzten Forum wurden aufgezeigt, dass alle Prüfkriterien mit der gleichen Gewichtung in die Bewertung eingehen. Die Abwägungskriterien, denen verschiedene Interessensgruppen eine unterschiedliche Bedeutung geben, sind bewusst gleich gewichtet.

In welchem Rahmen wird die detaillierte Bewertung der Trassenvorschläge öffentlich gemacht? An den Infoständen im aktuellen Dialogforum sind die Bewertungen aller eingegangenen Trassenvorschläge aufgeschlüsselt nach den einzelnen Abwägungskriterien dargestellt. In den kommenden Wochen wird die vorgenommene Bewertung der Trassenvorschläge ggf. aufgrund der Hinweise aus dem Dialog-Forum geprüft. Anschließend werden die Bewertungen auf der Internetseite www.stadtumlandbahn.de veröffentlicht. Die Ergebnisse der weiteren

Untersuchungen werden im kommenden Dialog-Forum präsentiert. Im Rahmen der formellen Beteiligung des Raumordnungsverfahrens ist es den Bürgerinnen und Bürgern ebenfalls möglich, Einblick in die Untersuchungsergebnisse zu erhalten.

In den Bewertungstabellen der einzelnen Varianten sind graue Felder zu finden. Was hat es damit auf sich? Die Kriterien, deren Kästchen aktuell noch ausgegraut sind, werden erst in den kommenden Prüfstufen untersucht, z.B. die Nebenkriterien „CO₂-Ausstoß“ und „Schadstoffemissionen“ des Hauptkriteriums „Klima- und Umweltschutz“, da diese Bewertungen sehr aufwändig sind.

Wie wird verhindert, dass sich bestimmte Kriterien stark auswirken, auch wenn man nur schwache Anhaltspunkte hat (z.B. eine notwendige Ampel)? Eine Bewertung von Kriterien erfolgt erst dann, wenn starke Anhaltspunkte vorliegen.

Einzelne Trassenabschnitte

Worauf basieren die in der Präsentation dargestellten Kostenschätzungen in der Machbarkeitsstudie des Trassenabschnitts in Herzogenaurach? Die Kostenschätzungen des Gutachterbüros VCDB zum Investitionsvolumen ergeben sich aus einer ingenieurmäßigen Kostenermittlung der Planungsergebnisse.

Welche Regnitzquerung soll denn nun realisiert werden? Die Bewertung der Trassenvorschläge zur Regnitzquerung ist noch nicht abgeschlossen, gerade laufen noch Prüfung auf technische Machbarkeit und die konkrete Kostenschätzung. Die abschließende Bewertung der Varianten zu diesem Trassenabschnitt werden im kommenden Dialog-Forum vorgestellt.

Durch die Trassenvariante durch die Paul-Gossen-Straße wird Büchenbach nicht erreicht. Auf Basis welcher Grundlage wird die Entscheidung getroffen, ob Büchenbach angebunden wird? Ob Büchenbach durch die StUB angeschlossen wird, hängt von den gutachterlichen Bewertungen der relevanten Trassenvarianten ab. Ein Prüfkriterium ist beispielsweise die Erschließungswirkung der jeweiligen Trassenvariante, also wie viele Menschen durch eine bestimmte Trassenvariante zusätzlich angebunden werden können. Büchenbach hat hinsichtlich seiner Einwohnerzahl große Bedeutung.

Wie ist der Zweckverband mit Vorschlägen umgegangen, die Auswirkungen auf den restlichen Trassenverlauf haben („systemische Lösungen“)? Also beispielsweise mit Trassenvarianten, die von einer bestimmten Regnitzquerung abhängig sind? Die Vorschläge, die sich nicht nur auf einen bestimmten Teilabschnitt beziehen, sind am Infostand „Methodik und übergreifende Vorschläge“ zu finden. Grundsätzlich wurde aber versucht, lange Vorschläge in sinnvolle Teilabschnitte zu zerlegen, da an den Schnittpunkten mit anderen Varianten Kombinationen denkbar sind.

TOP 4 Vorstellung der weiterverfolgten Trassenvarianten und Infomarkt

Herr Große-Verspohl und Herr Gräf stellten im Folgenden diejenigen Trassenvarianten aus dem Bürgerdialog vor, die in den vertieften Untersuchungen in den kommenden Monaten weiterverfolgt werden (s. Präsentation).

An insgesamt acht Informationsständen standen Mitarbeitende des Zweckverbands, der Stadtverwaltungen und der beauftragten Planungsbüros zur Verfügung. Die Teilnehmenden hatten hier über eine Stunde die Möglichkeit, sich über die eingebrachten Trassenvarianten und deren Bewertung zu informieren. Falls Trassenvarianten in ihrem Verlauf nicht korrekt aus dem Internet-Dialog in die Begutachtung übernommen wurden, konnten Hinweise notiert und zur erneuten Prüfung dem Zweckverband mitgegeben werden.

Zum Abschluss des Infomarktes stellte eine Ansprechpartnerin oder Ansprechpartner eines jeden Infostands die Schwerpunkte der Diskussionen vor.

Die Mehrzahl der Gespräche am Infostand zum Trassenabschnitt im Nürnberger Norden wurden in einer Diskussionstiefe geführt, die über die aktuelle Planungstiefe hinausging. Die Vorschlagstrasse wurde von den Besucherinnen und Besuchern überwiegend für gut befunden. Diskutiert wurde die Anbindung des Flughafens aus Richtung Erlangen. Auch mögliche Synergieeffekte der StUB mit dem Bussystem wurden diskutiert. Weiterhin war der Bau einer Brücke für den Radverkehr im Zuge der Realisierung der Radschnellwege ein Thema an diesem Infostand.

Die Atmosphäre am Infostand zum anschließenden Trassenabschnitt im Bereich von Tennenlohe wurde als angenehm beschrieben. Am Infostand brachten zahlreiche Ortskundige konstruktive Fragen ein. Diskutiert wurde eine Trassenvariante durch die Sebastianstraße in Verbindung mit einer Verlegung an die B4. Angesprochen wurde auch die Entzerrung der kleinräumigen Trassenführung mit engen Radien im Bereich Wetterkreuz und die Anbindung des Nürnberger Nordens an die Stadtteile westlich von Tennenlohe.

Am Infostand zu den Trassenvarianten im Erlanger Süden wurde gefordert, dass das Uni-Südgelände und Siemens-Campus mit angeschlossen werden. Außerdem sollten Trassenvarianten durch die Gebbertstraße oder eine Parallelstraße (z.B. Hartmannstraße) mit untersucht werden.

Der Erlanger Hauptbahnhof als zentraler Umsteigepunkt und Symbol für die Innenstadt war Diskussionspunkt am Infostand zum Trassenabschnitt durch die Erlanger Innenstadt. Auch der Radverkehr in der Nürnberger Straße war hier Thema.

In den Gesprächen an den Infoständen zur Trassenführung durch den Regnitzgrund und Büchenbach konnten viele Verständnisfragen geklärt werden. Die Frage kam auf, warum die Bewertung der bereits fürs Raumordnungsverfahren gesetzten Trassenvarianten nicht vorgestellt wurde. Es kam der Hinweis, dass die Übersichtspläne der weiter verfolgten Varianten auf der Internetseite veröffentlicht werden sollten. Positiv bewertet wurde die Trassenalternative zur Kosbacher Brücke

über den Großparkplatz. Auch an diesem Stand wurde neben zahlreichen Detailfragen (Haltestellen, Grundstücke) die Radverkehrserschließung im Zusammenhang mit den Trassenvarianten über die Kosbacher Brücke und über den Dechsendorfer Damm (Möhrendorfer Straße) angesprochen.

In der Diskussion am Infostand zu den Trassenvarianten im Bereich Herzogenaurach spielten Fragen zu den Bewertungskriterien und Trassenvarianten kaum eine Rolle. Die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner an diesem Infostand erklärten das damit, dass die Diskussionen und Untersuchungen in Herzogenaurach mit der Machbarkeitsstudie und der darauf basierenden Entscheidung des Stadtrates schon weit fortgeschritten seien. Zur Untersuchungsmethodik wurde eine Frage zu den zugrundeliegenden Fahrgastprognosen („Woher wissen wir, von wo die Pendlerinnen und Pendler kommen werden?“) gestellt. Diese ließen sich gut durch die Abfrage bei den großen Arbeitgebern in Herzogenaurach ermitteln. Die Gespräche drehten sich vermehrt um Fragen, die erst bei einer größeren Planungstiefe eine Rolle spielen werden, z.B. Lage der Haltestellen, und um Fragen zur Bauabwicklung (Beweissicherung und Lärm-/Staubimmissionen in der Bauzeit, Erschütterungsuntersuchungen). Auch Hinweise zu Erweiterungen der StUB in Richtung Atlantis-Bad und weiter Richtung Süden wurden eingebracht.

Am Infostand zur Methodik und übergreifenden Trassenvarianten lag der Diskussionsschwerpunkt auf dem methodischen Vorgehen. Fragen zur Vorschlagstrasse und zur Berücksichtigung der Flächennutzungspläne und der weiteren Stadtentwicklung in den Untersuchungen wurden hier besprochen. Die Besucherinnen und Besucher wollten wissen, welche bekannten Varianten noch geprüft werden und inwiefern diese gleichrangig mit den neuen Trassenvorschlägen untersucht werden.

TOP 5 Rückfragen und Kommentare

In einer abschließenden Plenumsrunde berichteten die anwesenden zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger des Dialog-Forums von ihren bisherigen Eindrücken des Dialogs. Der Planungsprozess zeichnete sich aus ihrer Sicht bislang durch einen fairen Dialog und größtmögliche Transparenz aus. Der Zweckverband arbeite die im Dialog eingegangenen Vorschläge akribisch ab, um möglichst die beste Trasse zu planen. Die Bewertung der Trassenvarianten werde aus ihrer Sicht objektiv vorgenommen. In Hinblick auf die Bewertung sei das kritische Spannungsfeld zwischen Interessen der Gemeinschaft und den Interessen bestimmter Einzelpersonen (z.B. Landwirte) gewissenhaft zu behandeln. Ein Interessensausgleich müsse von Beginn an mitbedacht und transparent dargestellt werden. Die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger werden den Dialog weiterhin mit Interesse begleiten. Zum aktuellen Zeitpunkt eine Entscheidung zum genauen Trassenverlauf zu treffen, sei eine schwierige Aufgabe. In der Zukunft würden sich die Bevölkerungsströme voraussichtlich verändern, deshalb sei es wichtig, den Trassenverlauf nicht zu kleinteilig zu diskutieren und die große Vision im Blick zu behalten.

Aus den Reihen der anderen Forumsmitglieder und Gäste wurden noch die folgenden Hinweise und Fragen eingebracht.

Die Trassenvarianten, die sowieso betrachtet würden, hatten im heutigen Dialog-Forum zu wenig Platz. Sie müssten nach derselben Methodik bewertet werden. Es gibt mehrere Varianten, deren weitere Untersuchung bereits zu Dialogbeginn festgelegt war. Dabei handelt es sich um Trassenvarianten, die z.B. in den Flächennutzungsplänen der Städte vermerkt sind oder von Seiten der Landesplanungsbehörde gefordert wurden. Ansonsten erfolgt die Bewertung nach den gleichen Kriterien. Die meisten dieser Trassenvarianten wurden bereits untersucht.

Der Zweckverband hat seit dem letzten Dialog-Forum und den Trassenbegehungen viel Arbeit geleistet, dies solle lobend erwähnt werden. In der weiteren Prüfung sollte das Gesamtkonzept des Raums im Blick behalten werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschafts- und Bevölkerungsprognosen ist zu erwarten, dass ein Ausbaubedarf der StUB bestehen wird. Die Ausbaumöglichkeiten sollten bestehen. Der Zweckverband hat die Hoffnung, dass das Interesse des Umlands durch die StUB angeregt wird. Aktuell legt der Zweckverband jedoch den Fokus auf die 25 Kilometer Straßenbahn zwischen den drei Städten.

Inwiefern finden die zukünftigen Stadtentwicklungen in der Planung Berücksichtigung? Die Entwicklungen werden in den Verkehrsmodellen der drei Städte und im Raum des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) mit einem Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 berücksichtigt. Bis zum Jahr 2030 ist eine Datenprognose recht gut möglich. Berücksichtigt wird beispielsweise die Veränderungen durch den neuen Siemens-Campus (einschließlich der sich verändernden Arbeitsplätze, Einwohnerzahlen, Verkehrsteilnehmenden).

TOP 6 Ausblick und Verabschiedung

Herr Große-Verspohl dankte den Teilnehmenden für die konstruktiven Gespräche und den anwesenden Gebärdendolmetscherinnen für ihre Unterstützung. Die Dokumentation des aktuellen Dialog-Forums, die Präsentation und die überarbeiteten Bewertungen der eingegangenen Trassenvarianten werde auf der Internetseite in den kommenden Wochen veröffentlicht. Er lud die Teilnehmenden zum vierten Dialog-Forum am 28. November 2018 beim TSV Buch in Nürnberg-Buch ein und verabschiedete sich. Herr Dr. Ewen schloss sich seinem Dank an. Er wies darauf hin, dass der Zweckverband nach den zahlreichen Dialogveranstaltungen in den vergangenen Monaten nun bis November Zeit brauche, um gemeinsam mit den Planungsbüros die Trassenvarianten genauer zu prüfen. Herr Dr. Janik sprach sein Lob an die Geschäftsstelle für die geleistete Arbeit aus und wünschte den Anwesenden einen guten Heimweg.

Anlage

Impressionen

