

# **Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB)**

## **– Dokumentation 4. Dialogforum –**

<b>Datum:</b>	Mittwoch, 28. November 2018
<b>Ort:</b>	Turnhalle des TSV Buch, Nürnberg
<b>Zeit:</b>	18.30 Uhr – 21.30 Uhr
<b>Moderation und Dokumentation:</b>	team ewen, Darmstadt

### **Inhalt:**

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung .....	2
TOP 2 Aktueller Sachstand .....	3
TOP 3 Prüfstufen „Planerische Machbarkeitsprüfung“ und „FAR-Verfahren Stufe 1“	3
TOP 4 Infomarkt .....	5
TOP 5 Stimmen aus dem Inneren Kreis.....	6
TOP 6 Abschlussdiskussion .....	7
TOP 7 Ausblick.....	10
Anlage 1 Impressionen .....	11

## **TOP 1      Begrüßung und Vorstellung**

Der Moderator, Herr Dr. Ewen vom team ewen, begrüßt die circa 180 Teilnehmenden zum 4. StUB-Dialogforum. Ziel der Veranstaltung sei es, die Ergebnisse der vertieften Variantenprüfung vorzustellen. Herr Dr. Ewen weist darauf hin, dass für die Dokumentation des 4. Dialogforums und Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Foto- und Videoaufnahmen gemacht werden. Er bittet darum, dass sich Teilnehmende, die nicht fotografiert bzw. gefilmt werden möchten, bei den Mitarbeitern des Zweckverbands melden sollen. Auf die Frage, wer aus dem Nürnberger Knoblauchsland anwesend sei, melden sich etwa zwei Drittel der Teilnehmenden.

Herr Dr. Ewen begrüßt Herrn Ruf, den persönlichen Mitarbeiter des Nürnberger Oberbürgermeisters. Im Gespräch mit Herrn Dr. Ewen geht Herr Ruf auf die Chancen ein, die die StUB aus Nürnberger Perspektive mit sich bringen kann. Dazu zählen eine bessere Vernetzung der Hochschulstandorte, eine Anbindung der Innenstadt und damit verbunden eine Entlastung des stark belasteten Straßensystems. Er berichtet, dass im Nürnberger Norden der Erhalt der landwirtschaftlichen Nutzflächen ein wichtiges Thema sei. Das erarbeitete strategische Flächenentwicklungskonzept gehe auf dieses Anliegen dahingehend ein, dass im Nürnberger Norden nur wenig Entwicklung von Wohnen und Gewerbe vorgesehen sei, um die landwirtschaftlichen Nutzflächen möglichst zu erhalten. Der erste Abschnitt hin zur StUB ist mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis zur Haltestelle „Am Wegfeld“ bereits gebaut. Nun sei es wichtig, die StUB mit einer guten Planung vorzubereiten und zeitnah zu realisieren.

Im Anschluss begrüßt Herr Dr. Ewen Herrn Dr. Hacker, den Ersten Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach, der ab dem 1. Januar 2019 turnusgemäß den Vorsitz des Zweckverbands für zwei Jahre übernehmen wird. Herr Dr. Hacker gibt einen Überblick über die anstehenden Aufgaben bis zum nächsten Meilenstein „Raumordnungsverfahren“. Herr Dr. Hacker betont, dass der Zweckverband in den kommenden Monaten weiter die aus der Bevölkerung eingebrachten Wünsche und Ideen mit der fachlichen Einschätzung zusammenbringen und über das Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR-Verfahren) die Vorzugsvariante ermitteln werde. Vorgesehen sei, die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren im 2. Quartal 2019 einzureichen. Es sei davon auszugehen, dass der Abschlussbericht des Raumordnungsverfahrens eine richtungsweisende behördliche Einschätzung für das weitere Vorgehen enthalten werde. Dann könne die Planung im Detail mit der Ausgestaltung der Trasse („Wie?“) fortgeführt werden. Die aktuellen verkehrlichen Herausforderungen, die bundesweiten Diskussionen um verkehrliche Emissionen und die neuesten Prognosezahlen gäben der StUB-Planung weiter Rückenwind.

Herr Dr. Ewen stellt die anwesenden Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner des Zweckverbands vor. Das Team des Zweckverbands umfasst inzwischen sechs Mitarbeitende. Aktuell sind noch weitere Ingenieursstellen im Zweckverband zu besetzen. Herr Dr. Ewen stellt weiterhin die anwesenden Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner der beauftragten Planungsbüros GAUFF GmbH & Co. Engineering

KG (Nürnberg), Ramboll GmbH und OBERMEYER Planen + Beraten GmbH sowie die weiteren Mitarbeitenden der drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach vor.

## **TOP 2      Aktueller Sachstand**

Herr Große-Verspohl und Herr Gräf begrüßen alle Teilnehmenden. Sie geben den Hinweis, dass alle Unterlagen, die in der aktuellen Sitzung vorgestellt werden, auf der Homepage des Zweckverbands einzusehen sind (<https://stadtumlandbahn.de/dialog/dialogforum/4-dialogforum-28-11-2018/>). Im Rahmen einer Präsentation geben sie einen Überblick über das fachliche Vorgehen seit der vorhergehenden Sitzung und den aktuellen Stand der Planungen. Als ein Untersuchungsergebnis mit deutlicher Auswirkung auf die Planung heben die beiden Leiter die neuesten Prognosezahlen der Fahrgastentwicklung hervor. Sie berichten zudem, dass die Variantenuntersuchung zur Regnitzquerung aufgrund des umfangreichen technischen Prüfbedarfs andauere. Die Ergebnisse zur Regnitzquerung werden in einer gesonderten Forumssitzung am 23. Januar 2019 in Erlangen vorgestellt.

## **TOP 3      Prüfstufen „Planerische Machbarkeitsprüfung“ und „FAR-Verfahren Stufe 1“**

Nach diesem Überblick stellen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf das fachliche Vorgehen anhand mehrerer Beispiele dar (vgl. Präsentation). Die eingegangenen Variantenvorschläge sind auf ihre planerische Machbarkeit untersucht worden. Die planerisch machbaren Varianten wurden in der ersten Stufe des FAR-Verfahrens detaillierter geprüft. Diese Untersuchungen haben gezeigt, dass es neben der Vorschlagstrasse noch acht weitere Trassenvarianten gibt, die weiterverfolgt werden.

Im Anschluss an die Präsentation stehen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf für Rückfragen zur Verfügung. Die Teilnehmenden bringen folgende Anmerkungen ein:

*Frage: Welche soziogeografischen Zahlenwerte liegen dem FAR-Verfahren zugrunde: Zahlen zur vergangenen oder aktuellen Situation oder Prognosezahlen?*

Antwort: Der Untersuchung liegen Prognosezahlen unter Berücksichtigung des Prognosehorizonts 2030 zugrunde. In der Prognose werden absehbare Entwicklungen (z. B. Siemens Campus, Entwicklung der Studierendenzahlen) berücksichtigt.

*Frage: Inwiefern geht das neu ermittelte hohe Fahrgastpotenzial in die Variantenuntersuchung im Bereich der Erlanger Altstadt (mit Erweiterungsmöglichkeit Richtung Osten) und des Dechsendorfer Damms ein?*

Antwort: Die neuesten Fahrgastprognosen werden auch bei der Variantenuntersuchung zum Regnitzgrund berücksichtigt. Die Ergebnisse werden am

23. Januar 2019 vorgestellt. In der aktuellen Planung wird die Kompatibilität mit einem möglichen Ost-Ast berücksichtigt. Der aktuelle Planungsauftrag umfasst jedoch nur das L-Netz.

*Frage: Wie ist die Anbindung an den Nürnberger Flughafen vorgesehen?*

Antwort: Die Flughafenanbindung wurde auch im Zusammenhang mit der StUB diskutiert. Damit sich der Bau einer Straßenbahn im Sinne einer Nutzen-Kosten-Untersuchung lohnt, bedarf es ausreichend hoher Fahrgastzahlen. Aktuell ist der Flughafen über die U-Bahn und von der Haltestelle „Am Wegfeld“ aus über die Buslinien 30 und 33 angebunden. Die Buslinien werden gut angenommen – die Fahrgastzahlen sind allerdings nicht hoch genug, um eine Straßenbahn finanzierbar zu machen. Die Busanbindung von „Am Wegfeld“ zum Flughafen wird erhalten bleiben, aber aufgrund der zu geringen Nachfrage nicht im Rahmen der StUB ausgebaut. Die U-Bahn ist am Friedrich-Ebert-Platz (U3) und am Plärrer (U1, U2, U3) umsteigefrei mit der StUB erreichbar.

*Frage: Wieso gibt es auf Erlanger Gemarkung mehr Variantenvorschläge und Diskussionsbedarf als in Nürnberg?*

Antwort: Über 60 Prozent der StUB-Strecke wird auf dem Erlanger Gebiet verlaufen – ein Teil davon durch die Innenstadt. Der Streckenanteil auf Nürnberger Gebiet ist vergleichsweise gering und befindet sich außerhalb der Innenstadt. Vor diesem Hintergrund ist es logisch, dass der Streckenverlauf auf Erlanger Gebiet mehr Diskussionsbedarf mit sich bringt. Hinzu kommt, dass sich auf Nürnberger Gebiet kaum Alternativen anbieten.

*Frage: Wo entlang der Strecke sind Bereitstellungsbahnhöfe geplant?*

Antwort: Entlang der StUB-Trasse werden Abstellanlagen benötigt. Wo und in welcher Größe diese Abstellanlagen verortet sein sollen, wird erst im nächsten Planungsschritt diskutiert, aktuell geht es um den Verlauf und noch nicht um die Details der Trasse.

*Frage: Was ist der Grund für die aktuelle Sitzung in Nürnberg, wenn der Verlauf auf dem Nürnberger Gebiet schon festgelegt ist?*

Antwort: Bei der StUB handelt es sich um ein Gemeinschaftsprojekt zwischen Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Sitzungen finden deshalb wechselnd in den drei Städten statt.

*Frage: Es sollten keine landwirtschaftlichen Nutzflächen durch den Bau der StUB, des Radschnellwegs und der Park & Ride-Plätze verloren gehen. Wie ist das vorgesehen?*

Antwort: Bei der Realisierung der StUB-Trasse werden auch Privatflächen in Anspruch genommen werden müssen, auch Äcker. Da es an der Haltestelle „Am Wegfeld“ bereits einen Park & Ride-Parkplatz gibt, ist hier in unmittelbarer Umgebung nicht mit weiteren Park & Ride-Plätzen zu rechnen. Im Nürnberger Norden ist eine Trassenführung gebündelt an der B4 geplant. Dadurch kann der

Eingriff vergleichsweise gering gehalten werden. Zur Planfeststellung wird feststehen, welche konkreten Flächen betroffen sein werden.

#### **TOP 4      Infomarkt**

Im Anschluss an die Fragerunde lädt Herr Dr. Ewen die Teilnehmenden ein, sich auf dem Infomarkt genauer zu informieren. Herr Dr. Ewen stellt die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner der vom Zweckverband beauftragten Planungsbüros und der Stadtverwaltungen an den Informationsständen vor. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, im direkten Gespräch mit den Standbetreuenden mehr über die Untersuchungsergebnisse zu den Varianten der Trassenabschnitte in Nürnberg, Tennenlohe, Erlangen Süd, Erlangen Innenstadt, Büchenbach sowie Herzogenaurach und den aktuellen Sachstand zur Regnitzquerung zu erfahren. Grundlegendere Fragen zum methodischen Verfahren und zu den Planungsgrundlagen werden ebenfalls an einem Informationspunkt diskutiert.

Der Infostand zum Nürnberger Trassenabschnitt verzeichnet den größten Andrang in der aktuellen Sitzung. Diskutiert werden die Variante durch Großgründlach, die aufgrund eines zu geringen Mehrwerts und zu großen Eingriffs in die Fläche in der ersten Stufe des Abwägungsverfahrens ausgeschieden ist. Teilnehmende fordern eine Busverknüpfung und bringen weiterhin viele Fragen zu den anstehenden Planungsschritten, insbesondere zum Raumordnungsverfahren, ein.

Am Infostand zum Trassenabschnitt durch Tennenlohe werden die vier Varianten diskutiert, die den Prüfungen bisher standgehalten haben. Die Teilnehmenden geben Anregungen, wie eine Trassenführung am Wetterkreuz oder in der Weinstraße gestaltet sein sollte, um eine möglichst gute Anbindung und eine möglichst geringe Beeinträchtigung zu gewährleisten. Am Infostand zum Trassenabschnitt im Erlanger Süden dominieren Fragen zum methodischen Vorgehen und der Ergebnisdarstellung. Am Infostand zum Trassenabschnitt in der Erlanger Innenstadt ist die Trassenvariante durch die Sieboldstraße ein zentrales Thema. Auch Bürgerinnen und Bürger der anderen Städte diskutieren über die Variante, die einen Umweg, aber auch ein großes Fahrgastpotenzial mit sich bringt. Am Infostand zum Trassenabschnitt durch die Regnitzniederung und Büchenbach äußern Teilnehmende das Interesse, im Rahmen der kommenden Forumssitzung mehr zu den noch ausstehenden Untersuchungsergebnissen zu erfahren.

Am Infostand zum Trassenabschnitt in Herzogenaurach bringen Teilnehmende erneut die Trassenvariante durch das Aurachtal als Alternative zur Vorzugsvariante durch die Rathgeberstraße ein. Darüber hinaus beantworten die Standbetreuenden vor allem methodische Fragen.

Herrn Gräf werden am Infostand zur Methodik und den Planungsgrundlagen wenig grundsätzliche Fragen gestellt. Vielmehr beschäftigt die Teilnehmenden eine

mögliche Anbindung des Nürnberger Flughafens und den damit zusammenhängenden technischen und volkswirtschaftlichen Aspekten.

## **TOP 5      Stimmen aus dem Inneren Kreis**

Nach dem Infomarkt werden die wichtigsten Ergebnisse der Gespräche an den Ständen von den Standbetreuern kurz zusammengefasst (siehe TOP 4). Herr Dr. Ewen berichtet im Anschluss, dass neben Stadtpolitik, -verwaltung und Verbänden auch 14 per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger Teil des Inneren Kreises des StUB-Dialogforums sind. Um die Bürgerinnen und Bürger zu finden, schrieben die Verwaltungen 1.400 Menschen aus den drei Städten an, die per Zufallsauswahl gezogen wurden. Unter den angeschriebenen Personen, die sich auf die Einladung zurückgemeldet hatten, wurden per Losverfahren die 14 vorgesehenen Plätze im Dialogforum vergeben.

Drei der Bürgerinnen und Bürger informieren im Gespräch mit Herrn Dr. Ewen über ihre Motivation und Einschätzungen zum bisherigen Dialog- und Planungsprozess. Die drei berichten, dass sie in den vergangenen Monaten an Sitzungen des Dialogforums und an Vorortbegehungen teilgenommen haben. Als Motivation, sich am Dialog zu beteiligen, nennen die drei den Wunsch, mehr Informationen zur Planung und technischen Umsetzung zu erhalten sowie die Planung aktiv mitgestalten zu können. Ihre eigene Rolle im Dialogforum sehen sie insbesondere in der teilnehmenden Beobachtung aus einer trassenübergreifenden Perspektive. Den Dialogprozess erleben sie bisher als transparent und nachvollziehbar. Sie äußern sich begeistert über die große Beteiligung, die sich in gut besuchten Dialogveranstaltungen und zahlreichen Trassenvorschlägen zeigt. Aus Sicht der drei Bürgerinnen und Bürger gibt es auch auf dem Nürnberger Trassenabschnitt in den kommenden Jahren noch wichtige Details zu diskutieren (z. B. Lage und Ausgestaltung der Haltestellen). Deshalb wünschen sie sich, dass sich auch die Nürnberger Bevölkerung weiterhin aktiv in den Dialog einbringt. Auf die Frage eines fahrradbegeisterten Bürgers antwortet Herr Gräf, dass die Themen der konkreten Ausgestaltung, wie z. B. die Fahrradmitnahme, in einem späteren Planungsschritt detaillierter diskutiert werden. Es sei vorgesehen, dass das Dialogforum auch die Bauphase begleitet. Wenn der aktuelle Zeitplan Bestand hat, dann könnte die Jungfernfahrt im Jahr 2027 stattfinden.

Herr Dr. Ewen dankt den drei Bürgerinnen und Bürgern aus dem Inneren Kreis. Im Gespräch mit drei weiteren Vertreterinnen und Vertretern des Dialogforums (Nürnberger Stadtrat, Umweltverband, Wirtschaftsverband) stellt Herr Dr. Ewen die folgenden Fragen zur Diskussion:

*Frage: Wieso ist der Dialogprozess interessant für die Nürnberger Bürgerinnen und Bürger?*

*Antwort [Vertreter des Nürnberger Stadtrats]:* Über die Dialogveranstaltungen erfahren wir kontinuierlich den Fortschritt der Planungen und haben die Möglichkeit,

über eigene Anregungen die Planung zu verbessern. Wichtig ist für uns aus Nürnberg die Botschaft, dass alles beim Alten bleibt. Die StUB bietet die Chance, eine Entlastung für das Verkehrssystem zu bewirken, sodass wir weniger Lebenszeit im Stau verbringen.

*Frage: Wie stehen die Umweltverbände zum Planungs- und Dialogprozess?*

*Antwort [Vertreter der Umweltverbände]:* Die Umweltverbände haben sich in den vergangenen Jahren für die Realisierung der StUB eingesetzt. Es braucht die verkehrliche Entlastung durch die StUB. Das machen auch aktuelle Beispiele, wie im Stau stehende Busse, deutlich.

*Frage: Die Wirtschafts- und Handelsverbände waren zunächst nicht begeistert von den Planungen der StUB. Wie sieht das inzwischen aus?*

*Antwort [Vertreter der Wirtschaftsverbände]:* Die Frage „Ob?“ ist geklärt, jetzt geht es um das „Wo?“ und „Wie?“. Unser Ziel ist es nun, die Planung einer möglichst guten StUB voranzubringen, eine möglichst optimale Streckenführung zu erreichen. Hier bringen wir uns optimistisch ein, auch wenn wir etwas Bauchweh verspüren, wenn es um die Zeit der Baustelle geht.

*Frage: Was geben Sie dem Zweckverband mit auf den Weg für die Planungsphase bis zum anstehenden Raumordnungsverfahren?*

*Antwort [Vertreter der Umweltverbände]:* Es ist wichtig, den Planungsprozess weiterhin transparent zu gestalten und frühzeitig auch auf die kritischen Meinungen einzugehen. Die Diskussion begleitend zur Abschtichtung und die Darstellung des methodischen Vorgehens sollten auf die bisherige Weise fortgeführt werden. Hilfreich sind punktuell auch persönliche Gesprächsangebote, wie beispielsweise die Einladung der Umweltverbände in die Geschäftsstelle in der vergangenen Woche.

*Frage: Wie kann es funktionieren, in der Planung Klima- und Naturschutz gleichermaßen zu berücksichtigen?*

*Antwort [Vertreter der Umweltverbände]:* Hierzu gilt es, weiterhin im Gespräch zu bleiben. Die Natur- und Umweltverbände sind grundsätzlich für den Bau der StUB. Diskussionsbedarf gibt es insbesondere hinsichtlich der Regnitzquerung. Das wird in der kommenden Sitzung Thema sein.

## **TOP 6      Abschlussdiskussion**

Herr Dr. Ewen eröffnet die abschließende Diskussion im Plenum. Die Teilnehmenden bringen die folgenden Anregungen und Fragen ein.

## Methodik der Variantenbewertung

*Frage: Inwiefern ist es problematisch, dass der Nutzen-Kosten-Indikator entsprechend der aktuellen Untersuchungsergebnisse nur 1,1 beträgt?*

Antwort: Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 zeigt, dass der ermittelte Nutzen größer ist als die ermittelten Kosten. Damit stellt das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,1 eine gute Argumentationsgrundlage gegenüber den Fördermittelgebern dar. Klar ist, je höher das Nutzen-Kosten-Verhältnis ausfällt, desto besser ist das für die Beantragung der benötigten Fördermittel.

*Frage: Wie fließt der Ticketpreis in die Bewertung ein?*

Antwort: Der Preis fließt nicht direkt in die Bewertung ein, da volkswirtschaftlich Nutzen und (Gesamt-)Kosten dargestellt werden. Die Anzahl an Fahrgästen wird in gewissen Grenzen vom Tarif beeinflusst.

*Frage: Welche Betriebskosten gehen mit der StUB einher?*

Antwort: Die Folgekostenrechnung ist Teil der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Während für den Trassenbau und die Anschaffung der Fahrzeuge Fördermittel beantragt werden können, stehen für den Betrieb keine Fördermittel zur Verfügung. Das heißt, der Betriebskostenzuschuss ist von den Städten zu tragen.

*Frage: Die Realisierung der StUB ist sehr wichtig. Das machen auch die aktuellen Fahrgastprognosen deutlich. Inwiefern ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung die einzige Möglichkeit, den Fördermittelgebern die Bedeutung der StUB zu vermitteln?*

Antwort: Auf Bundesebene finden Diskussionen über ein verändertes Verfahren statt. Aktuell gilt jedoch, dass der Zweckverband eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchführen muss, um die notwendigen Fördermittel zu beantragen. Dieses Bewertungsverfahren wird von den Geldgebern vorausgesetzt.

## Verkehrsträgerübergreifende Planung und Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsmitteln

*Frage: Inwiefern haben Veränderungen des Nürnberger Straßenbahnsystems eine Auswirkung auf die StUB?*

Antwort: Die StUB wird das Nürnberger Straßenbahnnetz ergänzen und an das Nürnberger Straßenbahnsystem technisch angepasst sein. Bei der Bewertung der Varianten wird ein durchgehender Verkehr ins Nürnberger Stadtzentrum unterstellt. Sollte das Nürnberger Straßenbahnsystem technische Innovationen erfahren oder das Netz ausgebaut werden, dann kommt das der StUB entgegen.

*Frage: Inwiefern werden der Radschnellweg und die StUB aufeinander abgestimmt geplant?*

Antwort: Auf dem Nürnberger Gebiet werden der Radschnellweg und die StUB von der Stadtverwaltung integriert geplant. In Erlangen laufen gerade die Abstimmungen dazu, wie sich die Planungen möglichst gut koordiniert gestalten lassen.

*Frage: Die verkehrlichen Entwicklungen sollten bei der Planung der Park & Ride-Plätze berücksichtigt werden. Zum Beispiel ist zu erwarten, dass der Park & Ride-Platz an der Haltestelle „Am Wegfeld“ nicht ausreichen wird.*

Antwort: Die aktuellen Verkehrsprognosen finden in den Planungen der StUB Berücksichtigung. Ergänzend zum Park & Ride-Platz an der Haltestelle „Am Wegfeld“ wird ein zusätzlicher Park & Ride-Platz an der Kreuzung der StUB-Trasse und der Autobahn diskutiert. Aktuell geht es in der Planung um den Trassenverlauf, die genaue Planung der Park & Ride-Möglichkeiten erfolgt in den kommenden Planungsschritten.

*Frage: Der Kirchweihplatz eignet sich als Park & Ride-Platz.*

Antwort: Der Zweckverband wird diese Anregung festhalten und zur Diskussion stellen, wenn die genauere Planung ansteht. Park & Ride-Plätze sollten mit Bedacht ausgewählt werden. Es ist nicht sinnvoll, an jeder StUB-Haltestelle einen Park & Ride-Platz einzurichten.

*Frage: Die U-Bahn sollte vom Flughafen aus bis an die B4 oder bis nach Buch-Nord verlängert werden. Auch eine Anbindung von Buch an den Nürnberger Osten ist wünschenswert.*

Antwort: Die Verlängerung der U2 wird schon lange diskutiert. Mit dem Bau von 1,5 Kilometern U-Bahn sind allerdings hohe Kosten verbunden. Ein Nutzen-Kosten-Faktor größer 1,0 scheint nicht realistisch erreichbar.

*Frage: Die Anbindung von Nürnberg-Buch in Richtung Flughafen oder in Richtung Innenstadt ist bereits hervorragend.*

Antwort: Der Zweckverband arbeitet daran, dass die Anbindung auch an anderen Stellen gut wird.

*Frage: Mögliche Netzerweiterungen sollten schon jetzt mitgedacht werden, z. B. in Richtung Höchststadt oder der Ost-Ast.*

Antwort: Aktuell gibt es kein politisches Mandat, mögliche Erweiterungen zu planen. Nichtsdestotrotz wird die Möglichkeit eines Ost-Astes in den Planungen berücksichtigt.

#### Weitere Anregungen

*Frage: Das Verkehrsaufkommen in Herzogenaurach ist nur in den Stoßzeiten zu den Schichtwechseln hoch. Ist es erforderlich, dass die StUB Herzogenaurach so häufig anfährt?*

Antwort: Die StUB-Taktung ist an den Fahrgastprognosen ausgerichtet, ausschlaggebend sind hierbei der erwartete Anstieg von Arbeitsplätzen und die Entwicklung der Bevölkerungs- und Studierendenzahlen. Entsprechend der aktuellen Planung wird die StUB im 10-Minuten-Takt fahren. Auch Herzogenaurach wird mit dieser Taktung bedient.

*Anregung aus dem Publikum: Es ist wichtig, dass die StUB möglichst schnell realisiert wird. Deshalb sollte nicht so lange diskutiert werden und auch Kompromissentscheidungen sollten akzeptiert werden.*

*Anregung aus dem Publikum: Beim StUB-Vorhaben ist es möglich, einen Einklang zwischen den Zielen des Umwelt- und Naturschutzes zu erreichen. Aus Sicht des Umweltschutzes ist die Realisierung der StUB wichtig. Bei der Planung und Realisierung gilt es, die Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten.*

## **TOP 7      Ausblick**

Am Ende des 4. Dialogforums geht Herr Dr. Janik darauf ein, dass die StUB aus Erlanger Sicht eine gute Antwort für zwei Hauptpendelbeziehungen sei und auch zukünftige Erweiterungen der StUB sinnvoll seien. Er freut sich, dass sich die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus den Gebieten östlich von Erlangen für den Ost-Ast der StUB einsetzen. Zudem berichtet er, dass sich die Kommunalvertreterinnen und -vertreter gegenüber der Landesregierung für attraktive Fahrpreismodelle einsetzen. Herr Dr. Maly ergänzt, dass sowohl die Diskussionen zum Verfahren der Nutzen-Kosten-Untersuchung als auch zu den Fördermöglichkeiten des ÖPNV-Betriebs auf Bundesebene angekommen seien. Herr Dr. Janik und Herr Dr. Maly danken den Teilnehmenden für ihr Kommen und die konstruktiven Diskussionen.

## Anlage 1    Impressionen



