

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

– Dokumentation 5. Dialogforum –

Datum:	Dienstag, 12. März 2019
Ort:	Redoutensaal, Erlangen
Zeit:	18.30 Uhr – 21.30 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung	2
TOP 2 Grundlagen und aktueller Planungsstand	3
TOP 3 Ergebnisse Regnitzquerung (FAR-Verfahren Stufe 2).....	4
TOP 4 Fragerunde im Plenum	5
TOP 5 Infomarkt.....	7
TOP 6 Abschlussdiskussion.....	8
TOP 7 Ausblick	12

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

Der Moderator, Herr Dr. Ewen vom Büro team ewen, begrüßt die circa 200 Teilnehmenden zum 5. StUB-Dialogforum. Er freue sich, dass so viele gekommen sind. Herr Dr. Ewen stellt die Zusammensetzung des Dialogforums vor: Das Dialogforum besteht aus einem Inneren Kreis und einem Äußeren Kreis. Der Innere Kreis stellt das zentrale Diskussionsforum dar, der Äußere Kreis hat eine überwiegend beobachtende Rolle. Im Inneren Kreis haben 14 Bürgerinnen und Bürger aus den drei Städten einen Platz, die nach dem Zufallsverfahren ausgewählt wurden. Im Inneren Kreis sind weiterhin die Leiter des Zweckverbands, die drei Stadtoberhäupter sowie Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Initiativen vertreten. Im Äußeren Kreis sitzen Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik, der Arbeitnehmersvertretungen und weiterer Verbände und Initiativen. Alle Sitzungen des Dialogforums finden öffentlich statt. Das Ziel des aktuellen Dialogforums sei es, die Untersuchungsergebnisse zum wichtigen Trassenabschnitt über den Regnitzgrund zu diskutieren.

Herr Dr. Ewen stellt die anwesenden Gebärdensprachdolmetscherinnen vor, die zu einer barrierefreien Veranstaltung beitragen.

Herr Dr. Ewen begrüßt Herrn Dr. Hacker, Verbandsvorsitzender des Zweckverbands und Erster Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach, Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, und Herrn Dr. Maly, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg. Im Gespräch mit Herrn Dr. Ewen gehen die Stadtoberhäupter auf ihre Einschätzungen und Erwartungen ein.

Herr Dr. Ewen: Heute treffen wir uns zum 5. Dialogforum. Wie zufrieden sind Sie mit dem Prozess bisher?

Herr Dr. Hacker: Ich bin sehr zufrieden. Das Dialogforum bietet die Möglichkeit zum offenen Austausch. Auch die Teilnehmenden, die der StUB skeptisch gegenüberstehen, werden gehört und ihre Anregungen aufgenommen. Ich freue mich auch auf das kommende Dialogforum am 7. Mai, das wieder in Herzogenaurach stattfinden wird.

Herr Dr. Ewen: Das Besondere am Dialogforum ist also, dass die Planenden frühzeitig die Beiträge der Teilnehmenden hören und die Anregungen in der weiteren Planung prüfen?

Herr Dr. Hacker: Genau. Zusätzlich zum Dialogforum hatte die Öffentlichkeit im vergangenen Jahr auch weitere Möglichkeiten, Fragen und Anregungen einzubringen. Im Frühjahr 2018 sind über den Online-Dialog über 1.000 Beiträge eingegangen, die die Planenden inzwischen geprüft haben. Darüber hinaus haben acht öffentliche Vorortbegehungen oder Trassenbefahrungen entlang der gesamten Strecke stattgefunden. Allen interessierten Bürgerinnen und Bürger steht es offen, den Planungsprozess kritisch zu begleiten und auf Transparenz und Qualität zu prüfen.

Herr Dr. Ewen: Das Dialogforum zur StUB kann mit dem Bild einer gläsernen Fabrik verglichen werden: Die Öffentlichkeit kann den Planenden bei der Arbeit zusehen und Anregungen geben. Jetzt gibt es an einzelnen Orten öffentlich kontroverse Diskussionen, etwa in Alterlangen oder Tennenlohe. Wie nehmen Sie das wahr?

Herr Dr. Janik: Es wäre erstaunlich, wenn es keine Diskussionen gäbe. Aus meiner Sicht braucht es bei der Planung der StUB Menschen, die nachfragen, die nachhaken und Argumente hören wollen. Am Schluss geht es um die bestmögliche Lösung für die gesamte Stadt und Region. Es ist klar – auch dann, wenn diese Lösung gefunden ist, werden nicht alle einverstanden sein. Mir ist jedoch wichtig, dass alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, die Argumente für die finale Lösung nachzuvollziehen und ihre Anregungen dazu einzubringen. Hätten wir das nicht gewollt, dann hätten wir nicht dieses Dialogverfahren gestartet.

Herr Dr. Ewen: Wie ist die Stimmung aktuell in Nürnberg, wenn es um die StUB geht?

Herr Dr. Maly: In Nürnberg ist die elektrische Straßenbahn seit über 120 Jahren erfolgreich und mit großem Zuspruch in Betrieb. Die Erfahrung zeigt, wenn an irgendeiner Stelle ein Stück Straßenbahn aus dem Betrieb genommen werden soll, dann ist der Widerspruch groß. Für die Streckenführung der StUB ist auf Nürnberger Gebiet die Vorschlagstrasse vorgesehen. Diese führt von der Haltestelle „Am Wegfeld“ geradeaus entlang der B 4 bis zur Erlanger Gemarkung. Auch wenn die Untersuchungsergebnisse klar für diese Trassenführung sprechen, kamen beim Dialogforum in Nürnberg im November zahlreiche Fragen zum Trassenverlauf. Der Dialogprozess zur StUB ist aus meiner Sicht ein vorbildlicher Prozess. Es braucht diesen Austausch auf Basis der rationalen, gutachterlichen Datengrundlage. Aus Nürnberger Sicht mischen wir uns nicht in die Führung über den Regnitzgrund ein, aber wir hätten gerne die StUB!

Herr Dr. Ewen weist darauf hin, dass für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Fotoaufnahmen gemacht werden. Er bittet darum, dass sich Teilnehmende, die nicht fotografiert bzw. gefilmt werden möchten, bei den Mitarbeitenden des Zweckverbands melden.

Auf die Frage, wer zum ersten Mal anwesend sei, melden sich etwa die Hälfte der Teilnehmenden.

Herr Dr. Ewen erläutert den geplanten Ablauf der Veranstaltung und gibt das Wort an die Leiter des Zweckverbands.

TOP 2 Grundlagen und aktueller Planungsstand

Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter, und Herr Gräf, Technischer Leiter des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach,

begrüßen alle Teilnehmenden. Im Rahmen einer Präsentation gibt Herr Große-Verspohl einen Überblick über den bisherigen Planungsprozess und die planerischen Rahmenbedingungen. In der aktuellen Planungsphase, der Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens, geht es darum, den besten Trassenverlauf (Wo?) zu finden. Die Diskussion über die Trassenausgestaltung (Wie?) findet in einer späteren Planungsphase statt. Er berichtet vom Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR-Verfahren), im Rahmen dessen die planerisch machbaren Varianten in den vergangenen Monaten und Wochen von den beauftragten Planungsbüros untersucht, mit der Vorschlagstrasse verglichen und bewertet wurden.

TOP 3 Ergebnisse Regnitzquerung (FAR-Verfahren Stufe 2)

Herr Gräf gibt einen Überblick über das Bewertungsverfahren für die Trassenvorschläge im Bereich der Regnitzquerung. Für alle Querungsbündel (Büchenbacher Damm, Mittlere Regnitzquerung, Dechsendorfer Damm) wurde zunächst in der ersten Stufe des FAR-Verfahrens die jeweils beste Variante ermittelt. In der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens wurden diese Vorschläge sowie die Vorschlagstrasse (Variante 2.1) noch detaillierter untersucht. Herr Gräf weist darauf hin, dass für alle Querungen der Bau einer Brücke notwendig sei. Er greift abschließend die Variante durch die Pfarrstraße auf, ein Thema des vorangegangenen Lokalforums zur Regnitzquerung. Er geht auf die entscheidenden Punkte ein, die zum Ausschluss dieser Variante aus technischen Gründen geführt haben.

Herr Dr. Arnold, Geschäftsführer des beauftragten Gutachterbüros Intraplan, stellt das methodische Vorgehen im FAR-Verfahren vor. Anschließend präsentiert er die Ergebnisse der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens zum Trassenabschnitt über die Regnitz. Die Variante 2.3 hat in der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens sowohl bei der planerischen Bewertung als auch bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung am besten abgeschnitten. Die Variante 2.3 wurde im Bürgerdialog eingebracht. Sie verläuft vom Erlanger Hauptbahnhof über die Wöhrmühlinsel nach Alterlangen.

Da die Variante über die Wöhrmühlinsel in der ersten Bewertungsstufe vorne lag, hat der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn für diesen Streckenverlauf eine Visualisierung anfertigen lassen. Diese zeigt, wie eine Brücke über die Wöhrmühlinsel aussehen könnte. Herr Gräf stellt diese am Ende der Präsentation vor.

Herr Dr. Ewen gibt den Hinweis, dass alle Unterlagen, die in der aktuellen Sitzung vorgestellt werden, auf der Homepage des Zweckverbands einzusehen sind *[Anmerkung: Die Unterlagen sind unter dem nachfolgenden Link abrufbar <https://stadtumlandbahn.de/dialog/dialogforum/5-dialogforum-12-03-2019/>].* Die Untersuchungsergebnisse der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens zu den weiteren Trassenabschnitten werden in der folgenden Forumssitzung am 7. Mai 2019 in Herzogenaurach vorgestellt.

TOP 4 Fragerunde im Plenum

Im Anschluss an die Präsentation stehen Herr Große-Verspohl, Herr Gräf und Herr Dr. Arnold für die Rückfragen der Teilnehmenden zur Verfügung. Die Teilnehmenden bringen die folgenden Beiträge ein.

Ergebnisse der Bewertung

Frage: Laut der vorgestellten Ergebnisse schneidet die Variante über den Büchenbacher Damm, die eine direkte Anbindung an den Erlanger Hauptbahnhof sicherstellt, schlechter ab als die Variante, die den Hauptbahnhof nicht direkt anfährt. Wie kann das sein? Über die Anbindung des Hauptbahnhofs können doch mehr Fahrgastpotenziale erschlossen werden?

Antwort (Herr Dr. Arnold): In der Bewertung im Rahmen des FAR-Verfahrens werden verschiedene Bewertungskriterien berücksichtigt. Neben den Fahrgastzahlen gehen beispielsweise auch die Reisezeiten und die Investitions- und Betriebskosten in die Bewertung ein. Das kann dazu führen, dass eine Variante, die hinsichtlich der Fahrgastpotenziale besser als eine andere Variante abschneidet, in der Gesamtbetrachtung dennoch schlechter abschneidet.

Frage: Um wieviel höher fallen die Kosten bei einer längeren Fahrstrecke aus?

Antwort (Herr Gräf): Wenn die Strecke länger wird, erhöhen sich die Baukosten und die Betriebskosten, denn dann braucht es mehr Fahrzeuge und Fahrpersonal. In diesem Punkt unterscheiden sich beispielweise die Varianten 3.1 und 3.2 deutlich. Genauere Informationen erhalten Sie an den Informationsständen im Informationsmarkt.

Frage: Die Fahrzeitdifferenzen zwischen den Varianten sind gering, zum Beispiel 1,10 Minuten zwischen der Variante 2.1 und der Variante 2.3. Sind diese geringen Fahrzeitdifferenzen für die Verkehrsteilnehmenden tatsächlich entscheidend bei der Wahl ihres Transportmittels?

Antwort (Herr Dr. Arnold): Es hat sich gezeigt, dass diese Fahrzeitdifferenzen verkehrliche Wirksamkeit haben. Im Rahmen der Fortschreibung des Bewertungsverfahrens für den Bund haben wir über Ex-post-Analysen (Vergleich zwischen gutachterlichen Annahmen in der Planungsphase mit tatsächlich eingetroffenen Entwicklungen nach der Projektumsetzung) ermittelt, dass die gutachterlichen Prognosen eine große Übereinstimmung mit der Wirklichkeit haben.

Variante Pfarrstraße

Frage: Die Traunseetram (Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf, Österreich) fährt durch sehr enge Straßenzüge. Wieso ist das nicht auch in der Pfarrstraße möglich?

Entgegnung aus dem Publikum: Die StUB-Planung sollte sich kein Beispiel an der Traunseetram nehmen. In der Hauptverkehrszeit steht die Tram im Stau. Es handelt sich nicht um eine aktuelle Planung, vielmehr wurde die alte Trasse der

Traunseetram reaktiviert. Aktuellen Planungsvorgaben könnte die Traunseetram nicht standhalten.

Weiterer Trassenverlauf

Frage: Wie genau verläuft die Wöhrmühlinsel-Variante 2.3 im weiteren Verlauf durch Erlangen? Wird der Siemens Campus über die Variante angeschlossen?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Im heutigen Dialogforum werden die Ergebnisse des FAR-Verfahrens zu den Teilstreckenvarianten über den Regnitzgrund vorgestellt. Die Anbindung des Siemens Campus wird im Lokalforum am 18. März 2019 ein Thema sein. Die weiteren Ergebnisse des FAR-Verfahrens stehen beim nächsten Dialogforum am 7. Mai 2019 in Herzogenaurach im Mittelpunkt.

Brückenausführung

Frage: Sie haben dargestellt, dass die geplante Brücke vom ÖPNV genutzt werden kann. Wird eine neue Brücke über den Regnitzgrund auch von Radfahrenden oder zu Fuß genutzt werden können?

Antwort (Hr. Große-Verspohl): Der Zweckverband hat den Auftrag, die Planung, den Bau und den Betrieb der StUB durchzuführen. Das heißt, der Zweckverband plant eine ÖPNV-Brücke. Soll die Brücke auch vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden können, muss der Erlanger Stadtrat entsprechende Entscheidungen fällen und Finanzierungsmöglichkeiten aufsuchen.

Antwort (Herr Dr. Janik): Dieses Thema wird vom Stadtrat diskutiert.

Frage: Über die StUB-Brücke sollten auch Rettungsfahrzeuge fahren dürfen. Inwiefern ist das möglich?

Antwort (Herr Gräf): Die StUB-Trasse soll zweispurig geführt werden. Das gilt auch im Bereich der Regnitzquerung. Dementsprechend können sich auf der Brücke problemlos Straßenbahnen, Busse und Notfall-Einsatzfahrzeuge begegnen.

Frage: Die in der Visualisierung dargestellte Brücke erscheint mir zu zierlich. Wie wird die Brücke tatsächlich aussehen? Wie viele Fahrradspuren? Wie breit und hoch wird die Brücke sein?

Antwort (Herr Gräf): Bei der Visualisierung sind wir von einer reinen ÖPNV-Brücke ausgegangen mit zwei Fahrspuren. Die Brücke ist entsprechend der Visualisierung umsetzbar. Sollte ein politischer Entschluss für eine Ergänzung um Fuß- und Radwege vorliegen, wird die Brücke entsprechend breiter ausfallen. Fest steht, dass die Brücke so hoch sein muss, dass sie auch im Hochwasserfall nutzbar ist und landwirtschaftliche Fahrzeuge die Brücke an relevanten Stellen unterqueren können. Wir gehen von einer Höhe zwischen 4 bis 5 Metern aus. Wie die Brücke genau ausgeführt wird, ist Bestandteil der weiteren Planung. Im Infomarkt können Fotoaufnahmen von an anderen Orten realisierten Brücken eingesehen werden.

TOP 5 Infomarkt

Im Anschluss an die Fragerunde lädt Herr Dr. Ewen die Teilnehmenden dazu 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 drei Informationsständen vor. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, im direkten Gespräch mit den Standbetreuenden mehr über die Untersuchungsergebnisse zu den Querungsvarianten des Regnitzgrunds zu erfahren. Nach dem Infomarkt werden die wichtigsten Ergebnisse der Gespräche an den Ständen von den Standbetreuern kurz zusammengefasst.

Herr Gräf fasst die Gespräche am Informationsstand zur planerischen Ausarbeitung zusammen: Der Informationsstand zu den Brückenausführungen an anderen Orten sei mit großem Interesse wahrgenommen und gut besucht gewesen. Im Mittelpunkt habe hier die Information gestanden, da noch nicht feststehe, wie die Brückenausführung in Erlangen aussehen werde. Es sei eine große Bandbreite von eher auffälligen bis unauffälligen Ausführungen möglich. Die Prüfergebnisse der Pfarrstraßen-Variante seien erneut intensiv diskutiert worden. Sowohl die Vorteile, wie die gute Erschließung des Martin-Luther-Platzes, als auch die Herausforderungen, wie z. B. der Straßenquerschnitt, seien zur Sprache gekommen. Eine Variante durch die Pfarrstraße sei nicht realisierbar, ohne Häuser abzureißen – und diese Forderung habe niemand unter den Diskussionsteilnehmenden gestellt.

Herr Dr. Korda, Abteilungsleiter Verkehrsplanung bei der Stadt Erlangen, erläutert, dass sich die Gespräche am Informationsstand zu den Bewertungsergebnissen auf die Varianten 2.1 über die Kosbacher Brücke und 2.3 über die Wöhrmühlinsel konzentriert hätten. Es sei insbesondere darum gegangen, wie die Brücke gestaltet werden könne. Herr Dr. Arnold ergänzt: Die Teilnehmenden hätten einige kritische Fragen zum Bewertungsverfahren eingebracht, wie zum Beispiel: „Warum werden die Bewertungskriterien nicht unterschiedlich gewichtet? Verführt die Bewertung in Punktzahlen nicht zu voreiligen Schlüssen?“. Die gutachterlichen Punktzahlen sollten in der Vielfalt an Kriterien ein Hilfsmittel darstellen. Alle Varianten würden nach demselben Muster bewertet. Die Planenden würden möglichst verständlich und transparent darstellen, wie die Punktzahlen zustande kommen. Sie würden keine Entscheidung hinsichtlich der Gewichtung vornehmen. Das sei Aufgabe der Politik.

Frau Töpfer-Hofmann, Geschäftsführerin des beauftragten Umweltbüros ANUVA, fasst die Gespräche am Informationsstand zu den Natur- und Artenschutzbelangen zusammen: Zentrales Diskussionsthema seien die Auswirkungen einer weiteren Regnitzquerung auf die Natur und das Artenspektrum gewesen. Die Unterschiede zwischen den Varianten 2.1 über die Kosbacher Brücke und 2.3 über die Wöhrmühlinsel hätten nicht im Fokus der Diskussion gestanden. Etliche Teilnehmende hätten die Variante 2.3 über die Wöhrmühlinsel als die bessere Variante betrachtet.

TOP 6 Abschlussdiskussion

Herr Dr. Ewen eröffnet die abschließende Diskussion im Plenum. Zunächst berichten Mitglieder des Dialogforums von den Diskussionen im Infomarkt und geben Einschätzungen zu den Untersuchungsergebnissen ab.

Die nach dem Zufallsverfahren ausgewählten Bürgerinnen und Bürger des Dialogforums berichten, dass die Informationsstände alle gut besucht worden seien und intensiv diskutiert worden sei. Die Zeit an den Informationsständen sei zu kurz gewesen, um alle Fragen einzubringen. Die präsentierten Ergebnisse seien nachvollziehbar. Ihnen ist weiterhin aufgefallen, dass sich in den Diskussionen viele Fragen und Kritikpunkte wiederholt hätten und die Teilnehmenden oft Eigeninteressen eingebracht hätten. Die Diskussion am Informationsstand zu den Natur- und Artenschutzbelangen sei kontrovers gewesen. Nicht alle Teilnehmenden hätten die Wöhrmühlinsel-Variante als beste Variante gesehen. Je nach Interessenslage seien die Varianten unterschiedlich von Teilnehmenden bewertet worden. Diese breite Diskussion spiegelt die Schwierigkeiten wider, mit denen die Planenden konfrontiert seien.

Ein Vertreter der Naturschutzverbände äußert, dass es schwierig sei, dass die aussichtsreichste Variante den Regnitzgrund an seiner breitesten Stelle überquert. Aus Sicht des Naturschutzes sei es besser, wenn eine schmalere Stelle für die Trassenführung in Frage käme. Die vorgelegten Zahlen würden die Hoffnung auf eine veränderte Führung schmälern. Die Naturschutzverbände würden die StUB befürworten, doch der Preis sei hoch. Ein weiterer Naturschutzvertreter ergänzt, dass die Argumente für die aussichtsreiche Variante klar und transparent seien. Er gibt zu bedenken, dass der Untersuchungsraum für die Varianten zu kleinräumig ausgewählt worden sei. Die Varianten müssten in einer großräumigeren Untersuchung bewertet werden, nur dann hätten auch Varianten auf Höhe des Büchenbacher oder Dechendorfer Damms eine Chance. Auch sollten weitere Varianten geprüft werden.

Ein Mitglied des Dialogforums geht stellvertretend auf das Stimmungsbild in der Allianz pro StUB zu den aktuellen Ergebnissen der Regnitzquerung ein. Eine gemeinsame Position zur Regnitzquerung gebe es im breiten Bündnis nicht. Das Bündnis müsse sich nun nach Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse zusammensetzen und einen gemeinsamen Umgang diskutieren. Seit Jahren würde hinsichtlich der StUB die „eierlegende Wollmilchsau“ gesucht – die StUB sollte demnach alle Wünsche auf einmal erfüllen. Für eine Realisierung der StUB brauche es nun Abstriche. Über eine mögliche Gewichtung könne diskutiert werden. Es brauche nun eine Entscheidung über den Trassenverlauf. Das Mitglied des Dialogforums spricht sich anerkennend für dieses transparente Planungsverfahren aus und dafür, dass nichts unter den Tisch gefallen sei. Der aufwändige Planungs- und Dialogprozess sei lobenswert und einzigartig.

Ein Vertreter der Stadtteilbeiräte lobt ebenfalls den Planungsprozess als transparent und nachvollziehbar. Eine der Varianten, die Bürgerinnen und Bürger eingebracht haben, stehe entsprechend der aktuellen Untersuchungsergebnisse an erster Stelle.

Das sei ein Zeichen dafür, dass der Zweckverband die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger ernst nehme. Über Gewichtungen könne diskutiert werden. Das Wichtigste sei, dass die StUB nun schnell realisiert werde, sodass möglichst viele Menschen auf den ÖPNV umsteigen. Die StUB berge große Chancen, so könne sie zur Entlastung der enormen Verkehrsbelastung beitragen. Die eingebrachten Bedenken zur Regnitzquerung seien verständlich. Die Argumente für die beste Variante seien ebenfalls nachvollziehbar.

Die Gäste im Publikum bringen die folgenden Anregungen und Fragen ein.

Ergebnisse der Bewertung

Meinung (Publikum): Alle Varianten müssen demselben Prüfschema standhalten. Eine Veränderung der Gewichtungen wird die Reihenfolge der Varianten nicht verändern und die Entscheidung nicht erleichtern.

Meinung (Naturschutz): Die Talquerung in Mittellage durch den Regnitzgrund ist der worst case. Der Wiesengrund ist das größte Landschaftsschutzgebiet Erlangens und ein wichtiges Naherholungsgebiet. Unter der Brücke ist ein toter Bereich zu erwarten. Das ist ein zu großes Opfer.

Meinung (Publikum): Die Regnitzquerung in Mittellage bedeutet die Zerstörung des Schatzkästchens von Erlangen. Sie stellt eine Zerschneidung des Wiesengrunds und Erholungsraums der Bevölkerung der Innenstadt und von Büchenbach dar. Die Ruhe geht durch den motorisierten Verkehr verloren. Es werden Sichtachsen zerstört. Vögel werden nicht mehr landen. Das Brückenbauwerk wird für Jahrzehnte oder Jahrhunderte stehen. Hinzu kommt die Verdichtung des Großparkplatzes in unmittelbarer Nähe. Die Planungen sind nicht mit dem Grünkonzept vereinbar. Die Politik sollte da genauer hinsehen.

Meinung (Publikum): Der Talgrund wird durch den Bau der Brücke nicht zerstört, der Talgrund wird nicht verändert. Auch die Naherholungsfunktion wird nicht wesentlich verändert. Die Situation von Natur und Arten wird sich wenige Jahre nach dem Brückenbau wiedereinstellen.

Frage (Publikum): Die Transparenz des Planungsprozesses ist nicht gegeben. Die Brücke wird teurer werden. Für eine echte Transparenz braucht es die Angabe der Spannweite der zu erwarteten Kosten, nicht nur eine Rechnung mit den günstigsten Ausführungen. Wie kann die Kosbacher Brücke so günstig ausfallen?

Antwort (Herr Gräf): Der Berechnung der Investitionskosten für den Brückenbau liegt ein Quadratmeterpreis zugrunde. Der Quadratmeterpreis errechnet sich als Mischpreis aus dem zu erwartenden Preiskorridor. Der Mischpreis berücksichtigt unterschiedliche Ausführungen. Darüber hinaus hat der Zweckverband einen Kostenpuffer im Kostenrahmen eingeplant. Mit dem Kostenrahmen müssen wir bei der Ausführung auskommen. Zum Vergleich: Für den Neubau der Straßenbahn durch die nördliche Pillenreuther Straße in Nürnberg waren etwa neun Millionen als Baukosten eingeplant – bei der Projektrealisierung ergab sich eine Kostenüberschreitung von 3 Prozent.

Weiterer Trassenverlauf

Meinung (Publikum): Die Anbindung des Erlanger Hauptbahnhofs ist unerlässlich. Auch vom Hauptbahnhof aus kann die StUB an Busse angebunden werden.

Meinung (Publikum): Für diejenigen Pendlerinnen und Pendler, die täglich pendeln, ist es wichtig, am Hauptbahnhof umzusteigen. Ein Umstieg an der Haltestelle Paul-Gossen-Straße ist keine gute Alternative.

Meinung (Publikum): Neben dem Hauptbahnhof und dem Hugenottenplatz stellen die Arcaden den Hauptumsteigeplatz dar. Auch mit der StUB wird den Fahrgästen diese Umsteigesituation nicht erspart bleiben.

Frage (Publikum): Zwischen Erlangen und Herzogenaurach ist eine Park&Ride-Anlage geplant, die erste Park&Ride-Anlage mit unmittelbarem Autobahnanschluss in Deutschland. Gibt es von Seiten der Autobahndirektion dazu schon eine Rückmeldung?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Der Zweckverband verfolgt die Planung der Park-&Ride-Anlage weiter. Bei diesem Vorschlag handelt es sich um einen wichtigen positiven Beitrag aus dem Dialogforum. Inzwischen ist eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie wird der Zweckverband erneut an die Autobahndirektion herantreten.

Frage (Publikum): Welche Neuigkeiten gibt es zum Ost-Ast?

Antwort (Herr Große-Verspohl): Die Bürgermeister aus den betroffenen Regionen haben sich in einem Bündnis zusammengefunden. Dieses Bündnis hat eine Untersuchung gemeinsam mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) in Auftrag gegeben. Erste Zwischenergebnisse sind in den kommenden Monaten zu erwarten. Sollte sich ein positives Ergebnis ergeben, dann kann eine konkrete Kosten-Nutzen-Untersuchung erfolgen. Bisher hat der Zweckverband StUB ausschließlich die Aufgabe, das L-Netz zu planen.

Brückenausführung

Meinung (Landwirtschaftsverband): Die Landwirtschaft ist die einzige Berufsgruppe, die mal wieder Land hergeben muss. Es braucht zusammenhängendes, attraktives Ersatzland als Ausgleichsmaßnahme!

Meinung (Landwirtschaftsverband): Wichtig für den Umweltschutz sind zusammenhängendes Grünland, sodass Arten wie Kiebitze wiederkommen. Bei Planungen sollte auf Innenverdichtung geachtet werden.

Meinung (Landwirtschaftsverband): Die Durchfahrt unter der Brücke muss hoch genug für landwirtschaftliche Geräte sein, also mindestens 4,40 Meter.

Antwort (Herr Gräf): Bei der Planung wird darauf geachtet, dass eine Durchfahrtshöhe von 4 Metern plus notwendiger Abstand an den erforderlichen Stellen eingehalten wird.

Weiterer Prozess und Politik

Meinung (Publikum): Die Transparenz des Planungsprozesses ist positiv, ich fühle mich gut informiert. Seit 30 Jahren verfolge ich inzwischen das Vorhaben. Ich will die StUB noch nutzen können. Mein Appell an die Politik: Prüft nicht noch 10 Jahre, sondern entscheidet endlich!

Frage (Publikum): Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die StUB den Regnitzgrund voraussichtlich in Mittellage überqueren wird. Wird es einen Bürgerentscheid dazu geben, ob auch motorisierter Verkehr auf der Brücke zugelassen wird?

Frage (Publikum): Die Untersuchungsergebnisse zeigen klar: Die Varianten über den Dechsendorfer oder Büchenbacher Damm sind im Vergleich zu den Varianten in Mittellage aussichtslos. Es läuft wohl auf die Talquerung in Mittellage über den Regnitzgrund hinaus. Die Alternative ist, es gibt keine StUB. Meine Frage an die Politik: Sind die Untersuchungsergebnisse so zu verstehen?

Antwort (Herr Dr. Janik):

Ich fange grundsätzlich an. Wenn wir in Erlangen nur unter uns wären, ohne Pendlerinnen und Pendler, hätten wir keinen großen Handlungsbedarf. Denn die Erlanger fahren Fahrrad. Sie gehen zu Fuß und manchmal fahren Sie mit dem Bus. Nur noch weniger als ein Drittel sagt von sich selbst, dass das Auto das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel ist.

Wir sind aber nicht alleine. Tagsüber sind wir nicht 110.000, sondern fast 200.000 Menschen. Die Zahl der Menschen, die einpendeln, ist in den vergangenen Jahrzehnten immer größer geworden. Diese Menschen kommen nicht mit dem Fahrrad. Sie kommen manchmal mit dem Bus. Vor allem aber kommen sie mit dem Auto.

Eine Straßenbahn bauen wir ja nicht zum Selbstzweck. Es geht um Klimaschutz. Es geht um Ökologie. Wenn wir eine Verkehrswende wollen, dann müssen wir ein besseres Angebot im ÖPNV machen.

Bei der Frage, wie die StUB an der Stelle durch den Wiesengrund kommt, geht es um zwei „gute“ Dinge. Es geht um eine Straßenbahn, die einen massiven Schub für umweltfreundliche Mobilität bedeutet, und es geht um Naturschutz im Wiesengrund. Gehen wir davon aus, dass das alles stimmt, was erarbeitet wurde, dann gilt es eine Entscheidung zu treffen: „Wollen wir eine Straßenbahn oder sind uns die Eingriffe in die Natur zu groß?“ Da darf man zu der Meinung kommen – und ich verstehe jeden, der das tut –, „nein“ zu sagen. Ich bin aber ganz offen. Das heißt dann nach allem, was wir wissen, und nach allem, was wir gerechnet haben, auch, dass man nein zur StUB sagt und kein alternatives Angebot für Pendler geschaffen wird.

Weil wir wissen, wie wichtig diese Frage ist, lassen wir das alles nochmal unabhängig prüfen – im Raumordnungsverfahren und später im Planfeststellungsverfahren. Es wird dann gefragt: Haben der Zweckverband und die Gutachter richtig gerechnet? Stimmen die Zahlen?

Wenn einige tausend Menschen in einem Bürgerbegehren einen Bürgerentscheid fordern, dann wird die Entscheidung über die StUB gesamtstädtisch entschieden. Das ist legitim in einer Demokratie. Dann sagen wir alle als Stadtgesellschaft „ja“ oder „nein“ und zwar mit allen Konsequenzen, die das dann für uns als Stadt hat.

Aber am Ende wird es entschieden werden müssen. Die Frage, die wir uns stellen müssen, ist: Ist es uns das wert? Ich habe da eine ganz klare Meinung – das heißt jedoch nicht, dass leichtfertig entschieden wird: Mir ist es es wert. Denn keine StUB bedeutet die Fortsetzung des Pendlerverkehrs. Die Menschen, die direkt an den von Pendlerverkehr so stark belasteten Straßen wohnen, wissen, wie schlimm das ist. Ohne StUB geht das weiter.

Ich sage aber auch, und da gibt es nichts zu beschönigen: Wenn wir eine Brücke bauen, dann ist das ein Eingriff, den man nicht leugnen darf. Da wird sich etwas verändern. Deswegen ist es aus meiner Sicht Aufgabe des Zweckverbands und auch der Stadt, dass wir, wenn es eine neue Querung gibt, ganz genau überlegen: Wie können wir den Eingriff, der zweifelsohne entsteht, so gering wie möglich halten? Wo können wir ausgleichen und der Natur Raum geben, sich neu zu entfalten? Wo können wir Freizeitnutzung stärken und wie können wir der Landwirtschaft helfen?

Seit zwei Jahren machen wir diesen Dialog. Ich bin Ihnen allen dankbar, dass Sie diesen Prozess kritisch begleiten. Und dass die Variante, die ganz vorne ist, eine Bürgervariante ist, zeigt, wie ernst wir diesen Dialog nehmen. Wenn Sie eine Idee haben, bringen Sie sie ein. Fordern Sie uns. Denn nur so gelingt es uns, die beste Lösung zu finden, von der wir am Ende, auch wenn wir vielleicht nicht mit allem einverstanden sind, sagen können, dass es die beste Lösung ist, die es gibt.

TOP 7 Ausblick

Hr. Dr. Ewen dankt allen Teilnehmenden für die engagierte Diskussion, insbesondere auch den anwesenden Gebärdensprachdolmetscherinnen. Er weist auf die folgenden Veranstaltungen zur Stadt-Umland-Bahn hin und verabschiedet sich.

Lokalforum „Erlangen Süd“ (Ortsbegehung)

Termin: Montag, 18. März 2019

Beginn: 18 Uhr

Start: Preußensteg, Zugang Südseite (siehe Flyer)

6. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn

Termin: Dienstag, 7. Mai 2019

Beginn: 18:30 Uhr

Ort: Vereinshaus Herzogenaaurach