

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

– Dokumentation 6. Dialogforum –

Datum:	Dienstag, 7. Mai 2019
Ort:	Vereinshaus Herzogenaurach
Zeit:	18.30 Uhr – 21.30 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung	2
TOP 2 Rückblick	3
TOP 3 „Danke“-Aktion	3
TOP 4 Umweltbelange	4
TOP 5 Ergebnisse und Vorstellung der Vorzugstrasse	4
TOP 6 Offene Fragerunde.....	5
TOP 7 Infomarkt.....	7
TOP 8 Raumordnungsverfahren	7
TOP 9 Diskussion	8
TOP 10 Ausblick	9
TOP 11 Verabschiedung	10

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung

Herr Dr. Ewen, Moderator vom Büro team ewen, begrüßt die circa 160 Teilnehmenden zum 6. StUB-Dialogforum im Vereinshaus in Herzogenaurach. Er äußert sich erfreut, dass auch an der 6. Veranstaltung des Dialogforums so viele Teilnehmende Interesse an den Planungen zur Stadt-Umland-Bahn zeigen. Herr Dr. Ewen erläutert kurz die Zusammensetzung des Dialogforums und stellt die anwesenden Gebärdensprachdolmetscherinnen vor, die zu einer barrierefreien Veranstaltung beitragen sollen. Ziel des 6. Dialogforums ist die Vorstellung der finalen Untersuchungsergebnisse zum Linienverlauf der Stadt-Umland-Bahn. Der Zweckverband präsentiert die aus planerischer Sicht aussichtsreichste Streckenführung.

Herr Dr. Ewen informiert über den weiteren Ablauf des Abends und darüber, dass für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Film- und Fotoaufnahmen gemacht werden. Er bittet darum, dass die Teilnehmenden, die nicht fotografiert oder gefilmt werden möchten, sich an die Mitarbeitenden des Zweckverbandes wenden sollen.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Ewen stellt sich heraus, dass ca. 50 Prozent der Anwesenden Einwohner von Herzogenaurach sind. Alle weiteren Teilnehmenden kommen aus Nürnberg und Erlangen.

Herr Dr. Ewen begrüßt Herrn Dr. Hacker, Vorstandsvorsitzender des Zweckverbandes und Erster Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach, Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, und Herrn Ruf, persönlicher Mitarbeiter des Nürnberger Oberbürgermeisters, der leider nicht selbst an der Veranstaltung teilnehmen kann.

Frage (Herr Dr. Ewen): Wie ist derzeit die Stimmung in den drei Städten?

Antwort (Herr Dr. Hacker): Die Stimmung in Herzogenaurach ist sehr gut. Vergleicht man unser Projekt mit einer Bergtour, dann könnte man vom Projektstand sagen, dass wir jetzt mit der Festlegung der Vorzugstrasse das Basislager erreichen. Sicherlich stehen trotzdem noch einige Personen mit Protest-Plakaten vor dem Basislager: Dies ist auch in Ordnung. Jeder sollte seine Interessen vertreten. Der Prozess wurde von Anfang an offen gestaltet. Der Beteiligungsprozess erfolgte in ausführlicher Form mit allen Interessensvertretern und Anwohnern, die etwas zum Planungsprozess beitragen konnten. Es war uns wichtig, dass jeder Gehör für sein Anliegen findet. Wir haben über die verschiedensten Wege alle Vorschläge zum Streckenverlauf gesammelt. Über 1.000 Ideen haben den Zweckverband erreicht, die alle intensiv untersucht worden sind. Die Streckenführung konnte durch die vielen Vorschläge optimiert werden. So ist zum Beispiel die Idee der Regnitzquerung im Bereich der Wöhrmühlinsel ein Bürgervorschlag, der im Rahmen des Onlinedialogs eingereicht wurde.

Antwort (Herr Dr. Janik): Ich nehme mal das Bild der Tour de France: Wir sind gut unterwegs, aber die schwierigen Bergwertungen liegen noch vor uns. Damit meine ich, dass der größte Teil der Arbeit noch bevorsteht. Wir müssen auf jeden Fall mit genauso viel Transparenz und Offenheit wie bisher weiterarbeiten. Ich selbst bin beeindruckt, wie viele Bürgerinnen und Bürger bereit waren, sich auf den Prozess – der nicht einfach war – einzulassen. Für das große Engagement gilt mein Dank an alle Teilnehmenden. Schon bis zu dem jetzigen Zeitpunkt haben die Bürgerinnen und Bürger die Trasse verbessert; dies wäre allein durch Schreibtischarbeit nicht möglich gewesen. Auch in den nächsten Planungsphasen geht der Dialog weiter.

Antwort (Herr Ruf): Die StUB hat einen großen Rückhalt in Nürnberg. Mit Blick auf den Verlauf der Straßenbahn entlang der B 4 sind vor allem die dortigen Landwirte von den Planungen betroffen. Die Zustimmung zum Projekt ist grundsätzlich da. Wichtig ist, dass wir auch in der nächsten Phase der Planung, der Detailplanung der Streckenführung, weiter gemeinsam in den Dialog gehen.

TOP 2 Rückblick

Nach den einführenden Worten von Herrn Dr. Ewen gibt Herr Große-Verspohl, Geschäftsführer des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn, einen kurzen Überblick über das Projekt und den aktuellen Stand – insbesondere für die Teilnehmenden, die zum ersten Mal bei einem Dialogforum dabei sind [*Anmerkung: Die Präsentation ist online zu finden unter https://stadtumlandbahn.de/wp-content/uploads/2019/05/20190507_Praesentation_StUB_6.Dialogforum.pdf*].

Ziel der bisherigen Planungsphase ist es, so Herr Große-Verspohl, die aussichtsreichste Streckenführung zu finden. Dazu wurde ein mehrstufiges formalisiertes Bewertungsverfahren von den beauftragten Ingenieurbüros durchgeführt. Den Abschluss dieser Phase bildet das Raumordnungsverfahren, das voraussichtlich Ende 2019 abgeschlossen sein wird. Ab 2020 beginnt die 2. Phase der Planung, die Planung der Streckenführung im Detail. Diese Phase mündet im Planfeststellungsverfahren, das einem Bauantrag gleichzusetzen ist. Auch diese Phase wird von einem Dialog- und Beteiligungsprozess begleitet. Alle Informationen zu den bisherigen Planungen sind auf der Internetseite des Zweckverbands zu finden. Unter „FAQ“ hat der Zweckverband die Antworten auf die am häufigsten gestellten Fragen noch einmal dargestellt.

TOP 3 „Danke“-Aktion

Im Anschluss an den Kurzvortrag von Herrn Große-Verspohl bittet Herr Dr. Ewen alle Mitglieder des Inneren und Äußeren Kreises des Dialogforums, die seit Anbeginn die Planungen als feste Mitglieder des Forums begleiten, nach vorne. Nach sechs Dialogforen und neun Begehungen vor Ort, den sogenannten Lokalforen, bedankt sich Herr Dr. Hacker bei allen für das Engagement und die vielen Ideen und Vorschläge. Symbolisch wird allen Mitgliedern des Dialogforums je eine Miniatur-

Straßenbahn überreicht. Zusammengefügt symbolisieren diese die Stadt-Umland-Bahn, die zukünftig die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach verbinden soll.

Herr Dr. Hacker betont, dass natürlich nicht nur den Teilnehmenden am Dialogforum, sondern auch allen anderen Bürgerinnen und Bürgern, die die Planungen bisher begleitet haben, ein Dank gebührt. Es zeigt sich, dass den Menschen eine nachhaltige Verkehrslösung für die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach sehr wichtig ist.

TOP 4 Umweltbelange

Bevor die finalen Untersuchungsergebnisse präsentiert werden, steht das Thema „Umwelt“ im Mittelpunkt. Herr Gräf, Technischer Leiter des Zweckverbands, geht auf die Umweltvorteile der Stadt-Umland-Bahn ein. Neben der Verlagerung des Individualverkehrs und der Reduzierung von Luftschadstoffen und Feinstaub ist die CO₂-Einsparung ein wesentlicher Umweltvorteil einer Straßenbahn. Mit der Stadt-Umland-Bahn können pro Jahr bis zu 4.000 t CO₂ eingespart werden. Bei der Verwendung von Ökostrom könne dieser Wert nochmals verdoppelt werden. Frau Dr. Schleicher vom Umweltbüro ANUVA geht auf die Methodik und Inhalte der Umweltprüfung ein, die im Rahmen der ersten Planungsphase durchgeführt wurde
[Anmerkung: Die Präsentation ist online zu finden unter https://stadtumlandbahn.de/wp-content/uploads/2019/05/20190507_Praesentation_StUB_6.Dialogforum.pdf].

Herr Dr. Ewen weist darauf hin, dass alle Unterlagen, die im 6. Dialogforum vorgestellt werden, auf der Homepage des Zweckverbands eingesehen werden können.

TOP 5 Ergebnisse und Vorstellung der Vorzugstrasse

Anschließend erläutern Herr Große-Verspohl und Herr Gräf vom Zweckverband das mehrstufige Bewertungsverfahren zur Ermittlung der Vorzugstrasse und stellen den noch offenen Prüfauftrag „Büchenbacher Spange“ sowie die aus planerischer Sicht beste Linienführung vor, die aus Sicht der Gutachter als Vorzugstrasse in die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren aufgenommen werden sollte
[Anmerkung: Die Präsentation ist online zu finden unter https://stadtumlandbahn.de/wp-content/uploads/2019/05/20190507_Praesentation_StUB_6.Dialogforum.pdf].

TOP 6 Offene Fragerunde

Im Anschluss an die Präsentationen stehen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf für Rückfragen der Teilnehmenden zur Verfügung. Folgende Beiträge werden eingebracht:

Wendeschleifen

Frage (Mitglied Dialogforum): Die Folie mit den Varianten in Büchenbach zeigt dünne Linien auf; stellt dies eine Wendeschleife dar? Ursprünglich war die Wendeschleife doch am Ende von Büchenbach geplant.

Antwort (ZV StUB): Ja, das ist eine Wendeschleife. Aus unseren Planungsüberlegungen ist die nun vorgesehene Stelle günstiger. Auch das war ein produktives Ergebnis der eingegangenen Vorschläge.

Regnitzquerung

Frage (Bürger): Können Sie noch ausführlicher begründen, wie die Entscheidung zur Trassenführung über die Regnitzquerung zustande kam?

Antwort (ZV StUB): Diese Fragestellung ist im letzten Dialogforum ausführlich behandelt worden. Dieses Thema soll daher in diesem Dialogforum nicht mehr weiter vertieft werden. Bei Bedarf kann man sich über das Thema im Infomarkt an dem Stand zur Regnitzquerung informieren.

Frage (Bürger): Die Linienführung über die Wöhrmühlinsel richtet einen großen Schaden für Natur und Landschaft an – bei vergleichsweise geringen Entlastungen fürs Klima. Die Umlagerung der Pkw auf die Schiene wird mit 2 Prozent geschätzt; dies bedeutet, dass dann statt 100 Autos immer noch 98 Autos fahren. Dazu komme, dass die StUB noch Jahre bis zur Realisierung brauche und daher keinen kurzfristigen Beitrag für die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Stadt Erlangen leisten könne.

Antwort (ZV StUB): Die StUB alleine wird die Klimaschutzziele der Städte nicht erreichen. Aber Verkehrsgutachter bestätigen, dass die StUB im Gegensatz zu anderen ÖPNV-Maßnahmen eine sehr gute Wirkung haben wird. Mit der vom Zweckverband vorgestellten Vorzugstrasse könnten pro Jahr 4.000 Tonnen CO₂ mehr eingespart werden, als wenn nur ein optimiertes Busnetz umgesetzt werden würde. Bei dieser Berechnung anhand der Vorgaben des Bundes, Stichwort Standardisierte Bewertung, ist noch ein sehr kohlelastiger Strommix unterstellt. Bei Nutzung von reinem Ökostrom für die Straßenbahn fällt die Einsparung noch größer aus. Eine Verkehrsverlagerung vom Pkw hin zur StUB von 2 bis 3 Prozent klingt zunächst wenig. Die 2 bis 3 Prozent beziehen sich allerdings auf den kompletten Untersuchungsraum der drei Städte – das heißt den Gesamtverkehr von Herzogenaurach, Erlangen und des Nürnberger Nordens. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass mehr als jede 40. Pkw-Fahrt im genannten Untersuchungsraum auf den ÖPNV verlagert werden würde, wenn die StUB kommt. Dies sind mit Blick

auf unsere empfohlene Vorzugstrasse 31 Millionen Pkw-Kilometer, die pro Jahr mit der StUB verlagert werden könnten. Im Vergleich zu anderen Maßnahmen hätte die StUB also eine hohe Wirkung. Sie ist folglich ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen Verkehrswende.

Antwort (Herr Dr. Janik): Eine Regnitzquerung im Bereich des Dechsendorfer oder Büchenbacher Damms bedeutet ebenfalls den Bau einer neuen Brücke und Eingriffe in die Natur. Dazu kommt, dass diese beiden Varianten nach den Untersuchungsergebnissen aufgrund eines schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht förderfähig sind. Wenn über die Wöhrmühlinsel oder die Kosbacher Brücke keine StUB fährt, dann fährt überhaupt keine StUB. Die Bevölkerungszahlen und somit auch die Verkehrsbelastung steigen in den drei Städten stetig an. Somit steigen auch der Platzbedarf, der Lärmpegel und die Abgasbelastung. Klimaschutz und Verkehrswende sind nur dann umsetzbar, wenn das Mobilitätsbedürfnis der Menschen gestillt wird. Dafür muss eine leistungsfähige, umweltverträgliche und barrierearme Alternative zum Pkw geschaffen werden, die auch zu einer Erhöhung der Lebensqualität in den drei Städten führt. Das ist das Ziel der StUB.

Reaktivierung Aurachtalbahn

Frage (Bürger): Eine schnelle Lösung wäre die Reaktivierung der Aurachtalbahn.

Antwort (ZV StUB): Nach den Erkenntnissen des ZV StUB und den bekannten Positionen sowohl der Stadt Herzogenaurach als auch des Freistaats Bayern ist eine Reaktivierung der Aurachtalbahn faktisch nicht möglich. Die bislang hierzu vorgelegten Betriebskonzepte wurden vom ZV StUB geprüft und sind im Lichte der problematischen Einfädung in die Hauptstrecke nicht umsetzbar. Zudem bietet die Aurachtalbahn eine schlechte Erschließung, da sie die großen Firmen- und Wohnstandorte in Herzogenaurach sowie Alterlangen und Büchenbach nicht anbindet.

Anmerkung (Bürger): Eine Aktivierung der Aurachtalbahn-Strecke ist nicht mehr möglich. Es wurden Gleisteile entfernt und ein Antrag gestellt, dass Teilflächen der Strecke nicht mehr für die Eisenbahnnutzung zur Verfügung stehen. Dieser Antrag wurde bereits genehmigt.

Fällung von Bäumen

Frage (Bürger): Nürnberger Straße: Müssen an den Arcaden und an der Allee bis zur Südkreuzung Bäume gefällt werden?

Antwort (ZV StUB): Die Bäume sollen zum Großteil erhalten bleiben. Und zwar nicht nur bei den Arcaden, sondern auch an der Allee bis zur Südkreuzung. Allerdings muss im Innenstadtbereich auch der Lieferverkehr berücksichtigt werden. Bei Realisierung der ursprünglichen Planung mit Fahrt durch die Durchfahrtsverbotszone in der Nürnberger Straße müssten einzelne Bäume weichen. Bei Realisierung der Variante Sieboldstraße würde jener Bereich nicht durchfahren werden.

Bewertungskriterien der Varianten

Frage (Bürger): Bei der Bewertung wird die Gewichtung grundsätzlich mit 1 belegt, d. h. alle Kriterien werden gleich stark gewichtet. Warum gibt es keine unterschiedlichen Gewichtungen, z. B. auch mit 0,5 oder 2?

Antwort (ZV StUB): Bei der Bewertung wurden alle Kriterien gleichgewichtet. Einzelne Kriterien höher oder schwächer zu gewichten, hätte eine schwierige Diskussion hervorgerufen. Die mathematische Abwägung soll und kann nur Transparenz herstellen und Größenordnungen beschreiben. Letztlich muss die Politik entscheiden, ob manche Kriterien, wie z. B. die Erschließung der Unistandorte, so bedeutend sind, dass sie bei ähnlichen mathematischen Ergebnissen ausschlaggebend werden. Die Kriterien-Tabellen des FAR-Verfahrens wurden im Dialogforum am 7.2.2018 vorgestellt, diskutiert sowie anschließend durch den ZV StUB angewendet.

Radschnellweg

Frage (Bürger): In Tennenlohe ist an der B 4 auch ein Radschnellweg geplant. Entfällt mit dem Bau der StUB dieser Radweg oder wird dieser in der Planung berücksichtigt?

Antwort (ZV StUB): Der Radschnellweg wird mitbetrachtet. Inhaltlich gibt es aber noch keine Aussagen, wo und wie der Radschnellweg verlaufen soll. Das Thema ist allen Beteiligten bewusst und die Abstimmungen laufen.

TOP 7 Infomarkt

Im Anschluss an das Plenum lädt Herr Dr. Ewen die Teilnehmenden dazu ein, sich auf dem Infomarkt genauer zu informieren. Die Ansprechpartnerinnen und -partner der vom Zweckverband beauftragten Planungsbüros und der Stadtverwaltungen stehen an den Ständen zu den Themen „Umweltbelange“ und „Methodik“ sowie für die Streckenabschnitte in Nürnberg, Tennenlohe, Erlangen Süd, Erlangen Innenstadt, Büchenbach, Regnitzquerung und Herzogenaurach für Fragen zur Verfügung. An einer Ideenwand werden Vorschläge für den zukünftigen Dialog gesammelt.

TOP 8 Raumordnungsverfahren

Nach dem Infomarkt erklärt Herr Große-Verspohl das anstehende Raumordnungsverfahren. Da die Stadt-Umland-Bahn die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach miteinander verbinden wird, hat das Projekt eine überörtliche Bedeutung. Das bauliche Vorhaben muss deshalb auf seine Raumverträglichkeit hin untersucht werden. Dies erfolgt im Rahmen des

Raumordnungsverfahrens – kurz ROV. Im ROV überprüft die Regierung von Mittelfranken als zuständige Landesplanungsbehörde die Arbeit des Zweckverbands und der beauftragten Ingenieure aus den letzten zwei Jahren. Dabei wägt sie die verschiedenen fachlichen Interessen unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der von der Maßnahme berührten öffentlichen Planungsträger, also unter anderem der Kommunen und Verbände, ab. Das Verfahren wird mit einer landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Ziel ist, dass Ende 2019 die landesplanerische Beurteilung der StUB vorliegt.

Abschließend weist Herr Große-Verspohl darauf hin, dass im Anschluss des 6. Dialogforums die städtischen Gremien über die Vorzugstrasse für das Raumordnungsverfahren entscheiden. Die Beschlüsse werden im Mai 2019 erfolgen. Im Anschluss tagt der Verbandsausschuss Anfang Juni.

TOP 9 Diskussion

Hr. Dr. Ewen bittet die Standbetreuerinnen und -betreuer die geführten Gespräche an den Infoständen noch einmal kurz zusammenzufassen.

Herr Wagner vom Planungsbüro Gauff Rail Engineering GmbH & Co. berichtet, dass im Abschnitt „Tennenlohe“ vor allem der Umbau der Anschlussstelle „Wetterkreuz“ besprochen worden sei. Der naheliegende Autohof werde als problematisch gesehen. Die Gesamtsituation wird bereits heute als verkehrlich schwierig betrachtet (Abbieger, Bushaltestelle, Stauerscheinungen). Die Teilstrecken-Variante „Friedrich-Bauer-Straße“ wird von den Besucherinnen und Besuchern am Infostand „Erlangen Süd“ als sehr positiv bewertet, erklärt Herr Wagner. Am Infostand „Erlangen Innenstadt“ sei hauptsächlich die Führung nördlich oder südlich des Zentrums sowie am Infostand „Büchenbach“ die Querung des Adenauerrings diskutiert worden. Die weiteren planerischen Themen werden in der nächsten Planungsphase geklärt.

Herr Gräf erläutert, dass am Infostand zur Regnitzquerung die zur Regnitzquerung getroffenen Beschlüsse nicht bei allen Bürgerinnen und Bürgern auf Akzeptanz gestoßen sind. Dies sei dem Zweckverband bewusst. Ziel sei es, eine verträgliche Lösung zu finden, indem keine massive Brücke gebaut werde, sondern eine ansprechende „schlanke“ Brücke entstehe. Aus Sicht der Bürgerinitiative „StUB ja – aber nicht über eine Kosbacher/Wöhrmühlbrücke“ sei der Erhalt der Qualität des Wiesengrunds wichtig. Die Bürgerinitiative merkt an, ob nicht Ausnahmeregelungen bei der Nutzen-Kosten-Bewertung möglich seien. Die staatlichen Stellen würden hier nicht einlenken, so Herr Große-Verspohl. Bei Projekten mit einem knapp positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis, wie es die StUB auch sei, seien Ausnahmen nicht denkbar. Ein weiterer Einwand der Bürgerinitiative ist die Frage, warum man den Hauptbahnhof ansteuern müsse. Der Pendelverkehr mit ca. 60.000 Pkw habe nicht den Bahnhof als Ziel, sondern die Menschen würden direkt zu den Arbeitsplätzen wollen. Allein Siemens baue für die Pendler 5.000 Parkplätze. Herr Gräf macht deutlich, dass die StUB ein Teil des ÖPNV-Systems sein werde. Alle Busse und

Bahnen haben am Hauptbahnhof einen Haltepunkt; der Hauptbahnhof ist ein zentraler Umsteigepunkt. Bei der Regnitzquerung sei in den letzten zwei Jahren intensiv nach Alternativen gesucht worden; es mache keinen Sinn, alles nochmals neu zu prüfen.

Frau Stadter von der Stadt Herzogenaurach berichtet, dass am Infostand von Herzogenaurach in erster Linie über die Trassenführung durch die Stadt gesprochen wurde. Es sei die Frage gestellt worden, warum als Alternative nicht ein Ring über die Rathgeber- und Flughafenstraße angedacht worden sei.

An den weiteren Ständen wurden verschiedene Fragen zum Nürnberger Trassenabschnitt, den Umweltbelangen und der grundlegenden Methodik beantwortet.

Für den zukünftigen Dialog mit Blick auf die detaillierte Ausgestaltung der Streckenführung wurden an einer Ideenwand Vorschläge gesammelt. Die Teilnehmenden finden unter anderem die Themen „Busverknüpfung“, „Barrierefreiheit“, „Fahrradmitnahme und -stellplätze“, „Aufenthaltsqualität an Haltestellen“ und „P&R-Plätze“ wichtig.

TOP 10 Ausblick

Hr. Dr. Ewen stellt zum Abschluss des Dialogforums an Hr. Dr. Janik, Hr. Dr. Hacker und Hr. Ruf die Frage, wie es nach dem Forum weitergeht. Hr. Dr. Hacker betont, dass der Dialog nicht abreißen dürfe. Es sei normal, dass Personen, die neu zum Prozess dazukommen, Fragen stellen, die bereits beantwortet worden seien. Daher müssten manche Diskussionen mehrfach geführt werden. Wichtig sei, dass die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern erhalten bleibe. Der Zweckverband stehe als Ansprechpartner über Telefon und E-Mail zur Verfügung. Wichtige Informationen würden über die Website des Zweckverbandes kontinuierlich veröffentlicht.

Herr Ruf ergänzt, dass man manche grundsätzlichen Bedenken nie ganz ausräumen könne. Aber mit diesem umfassenden Beteiligungsprozess habe man sein Möglichstes gegeben. Man sei mit der StUB auf dem richtigen Weg. Der Dialogprozess müsse auf jeden Fall auch im weiteren Planungsprozess mit der jetzigen Qualität weitergehen. Wichtig sei, dass die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehen können, wie Entscheidungen getroffen werden.

Im nächsten Planungsschritt werde man sich mit der Frage befassen, wie die Strecke der StUB konkret aussieht, so Herr Dr. Janik. Man müsse entlang der gesamten 26 km vor Ort zu den Menschen gehen und versuchen, den Bau plastisch darzustellen. Die Straßenbahn müsse „erlebbar“ gemacht werden; dazu sei es wichtig, vor Ort die Ideen der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen, die in den Straßen wohnen, wo die Stadt-Umland-Bahn fahren wird. Viele Ängste, die am Anfang des Projektes Stadt-

Umland-Bahn gestanden hätten, hätten sich aufgelöst – man sei im Laufe des Dialogs immer besser geworden.

TOP 11 Verabschiedung

Herr Dr. Ewen kündigt an, dass der Dialog zur Stadt-Umland-Bahn weitergehen werde. Der Zweckverband StUB werde auch während des anstehenden Raumordnungsverfahrens Informationen in Veranstaltungen und über die Homepage zur Verfügung stellen. Herr Dr. Ewen verabschiedet alle Teilnehmenden des Dialogforums und wünscht eine gute Heimfahrt mit den bereitstehenden kostenlosen Shuttlebussen.