

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

– Dokumentation 7. (mobiles) Dialogforum –

Datum:	Montag, 9. September 2019
Ort:	Fahrt mit einer Straßenbahn durchs Nürnberger Stadtgebiet (Startpunkt / Endpunkt: Haltestelle „Am Wegfeld“)
Zeit:	17:00 Uhr – 21:00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Anmoderation	2
TOP 2 Halt 1: Haltestelle „Am Wegfeld“	3
TOP 3 Fahrt mit der Straßenbahn	4
TOP 4 Halt 2: Haltestelle „Plärrer“	5
TOP 5 Fahrt mit der Straßenbahn	6
TOP 6 Halt 3: Haltestelle „Doku-Zentrum“	7
TOP 7 Ankunft Straßenbahndepot St. Peter	7
TOP 8 Nachbesprechung des Themas „Haltestellen“, Doku-Film „StUB“, Vortrag „Aktueller Sachstand“	8
TOP 9 Verabschiedung	10

TOP 1 Begrüßung und Anmoderation

Herr Ilgner vom Moderationsbüro team ewen begrüßt die ca. 70 Teilnehmenden an der Nürnberger Straßenbahnhaltestelle „Am Wegfeld“. Das 7. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) findet als „mobile“ Veranstaltung statt. Mit einer angemieteten Straßenbahn geht es durch das Nürnberger Stadtgebiet. Während der Fahrt wird an verschiedenen Stationen ein Halt eingelegt. Ziel der Veranstaltung ist es, die unterschiedlichen Haltestellentypen an konkreten Beispielen im Nürnberger Straßennetz kennenzulernen und die grundsätzlichen Rahmenbedingungen mit Blick auf den Bau und die Gestaltung von Straßenbahnhaltestellen zu erfahren. Begleitet wird die Fahrt von Herrn Borchers, Geschäftsbereichsleiter Planung, und Herrn Schmidt, Geschäftsbereichsleiter Fahrweg, von der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG), die als Fachexperten alle Fragen beantworten. Mit Blick auf die anstehenden detaillierteren Planungen der Stadt-Umland-Bahn sollen bereits Ideen und Anregungen gesammelt werden. Denn in den folgenden Sitzungen des Dialogforums wird es unter anderem um die konkreten Planungen der StUB-Haltestellen gehen.

Herr Ilgner stellt den Ablauf des „mobilen“ Dialogforums vor und informiert die Teilnehmenden darüber, dass für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Film- und Tonaufnahmen seitens des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) und der Medienvertreter gefertigt werden. Falls Teilnehmende nicht fotografiert oder gefilmt werden möchten, sollen sie sich direkt an die Mitarbeitenden des Zweckverbandes wenden.

Auf Nachfrage von Herrn Ilgner stellt sich heraus, dass circa 50 Prozent der Anwesenden aus Erlangen kommen; der Rest der Teilnehmenden verteilt sich auf die Städte Nürnberg und Herzogenaurach. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden sind Mitglieder des Dialogforums, die andere Hälfte sind interessierte Gäste.

Nach Vorstellung der Oberbürgermeister der Städte Nürnberg und Erlangen und des Ersten Bürgermeisters aus Herzogenaurach sowie den Vertretern der VAG und des ZV StUB informiert sich Herr Ilgner bei den Verantwortlichen zum Stand des Projektes.

Frage (Herr Ilgner): Das Raumordnungsverfahren läuft. Wie geht es weiter? Warum sind wir heute mit dem Dialogforum mobil unterwegs?

Antwort (Herr Dr. Hacker): Derzeit läuft das Raumordnungsverfahren. Ende 2019 bzw. Anfang 2020 rechnen wir mit der sogenannten „landesplanerischen Beurteilung“ durch die Regierung von Mittelfranken. Mit dem Ergebnis, dem dann definierten groben Linienvorlauf, starten wir in die detaillierteren Planungen. Dabei geht es dann unter anderem um die genaue Gleisführung sowie die Lage und Gestaltung der Haltestellen. Diese Phase mündet ins Planfeststellungsverfahren. Dieses Verfahren ist mit dem Bauantrag und dessen Genehmigung gleichzusetzen. Im heutigen mobilen Dialogforum geht es um die Infrastruktur, insbesondere um die Haltestellen. Hier müssen viele Normen und Vorschriften eingehalten werden, aber auch die Bedürfnisse vieler unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. An der Strecke der Stadt-Umland-Bahn sollen Haltestellen nach modernstem Standard entstehen.

Frage (Herr Ilgner): Mit welchen Erwartungen gehen Sie heute in das mobile Dialogforum?

Antwort (Herr Dr. Maly): Wir begeben uns heute in die Praxis. Die Straßenbahn gibt es seit fast 140 Jahren in Nürnberg. Es gibt Haltestellen gebaut nach neuesten Maßstäben, wie die Haltestellen „Am Wegfeld“ und „Doku-Zentrum“. Dann gibt es aber auch Haltestellen, die in engen Straßen mit begrenzten Möglichkeiten gebaut werden mussten. Heute gilt es Eindrücke

cke zu sammeln, die in den weiteren Dialogprozess zur Planung der StUB-Haltestellen einfließen sollen.

Frage (Herr Ilgner): Mit welchem persönlichen Wunsch gehen Sie in das mobile Dialogforum?

Antwort (Herr Dr. Janik): Ich möchte mich zunächst bei der Stadt Nürnberg und der VAG bedanken, dass sie uns heute verschiedene Haltestellenbeispiele in ihrem Straßenbahnnetz vor Ort zeigen. Spannend sind besonders die „normalen“ Haltestellen. Was kann man machen, wenn die Flächen sehr eng sind? Auf was gilt es hier zu achten? Ein Blick hinter die Kulissen ist immer spannend. 140 Jahre Erfahrung im Straßenbahnbetrieb bringen sicherlich viele Erkenntnisse für den Bau neuer Strecken und Haltestellen. Eine letztendliche Perfektion wird es nie geben, aber es ist spannend, sich dieser, so gut es geht, anzunähern.

Frage (Herr Ilgner): Welche Erwartungen bringen Sie heute mit?

Antwort (Hr. Große-Verspohl, ZV StUB): Mein Blick geht natürlich auf die nächste Stufe des Verfahrens. Anfang 2020 wollen wir – auch mit den heutigen Erkenntnissen – in die detailliertere Planung einsteigen. Das Straßenbahnnetz in Nürnberg gibt uns wichtige Hinweise für die Rahmenbedingungen. Die Besichtigung verschiedener Haltestellen soll einen Blick auf positive Lösungen, aber auch auf Schwachstellen geben. Daraus können Erkenntnisse für die Planung der Haltestellen auf der Strecke der StUB und die konkrete Gleisführung gewonnen werden.

TOP 2 Halt 1: Haltestelle „Am Wegfeld“

Im Anschluss stellen die Vertreter der VAG, Herr Borchers und Herr Schmidt, die Vorteile der Haltestelle „Am Wegfeld“ vor.



Die Haltestelle „Am Wegfeld“ ist die nördlichste Haltestelle Nürnbergs und der zukünftige Anknüpfungspunkt für die Stadt-Umland-Bahn in Richtung Erlangen / Herzogenaurach. Sie ist die modernste Haltestelle in Nürnberg und ein zentraler Verknüpfungspunkt von Straßenbahn und Bus. Sie bietet eine optimale Umsteigesituation, da der Fahrgast direkt von der Straßenbahn zum Bus und umgekehrt am gleichen Bahnsteig umsteigen kann (sogenannter „Backe-Backe-Umstieg“). Neben der komplett barrierefreien Gestaltung mit einem Leitsystem für blinde und sehbehinderte Fahrgäste sowie einem minimierten Abstand zwischen Bahnsteig und Fahrzeugtür wurde eine Park- & Ride-Anlage und ein Bike- & Ride-Platz in unmittelbarer Nähe der Haltestelle geschaffen.

telbarer Nähe eingeplant. Die bestehende Park- & Ride-Anlage soll in den nächsten ein bis zwei Jahren erweitert werden. Außerdem wurde ein Ticket-Store angesiedelt, in dem man Fahrkarten sowie Snacks und Getränke kaufen kann.

Frage (Bürger): Wäre eine Kreuzung zu vermeiden gewesen, wenn man die Einfahrt um 180 Grad gespiegelt hätte?

Antwort (VAG): Nein. Dann befänden sich die Türen der Straßenbahnen an den Außenseiten und die Busführung hätte auch außen herum erfolgen müssen. Dies hätte einen deutlich höheren Flächenverbrauch zur Folge gehabt.

Im Anschluss startet die Rundfahrt durch Nürnberg mit einer angemieteten modernen Variobahn der VAG.

TOP 3 Fahrt mit der Straßenbahn

Während der Fahrt zum nächsten Haltepunkt „Plärrer“ berichtet Herr Kübler, Fahrer der Variobahn, über die Strecke. Es handelt sich um eine Neubaustrecke, auf der eine Geschwindigkeit von bis 60 km/h gefahren wird. Zusätzlich sind auf der Strecke Beeinflussungen der Ampelanlagen möglich, d. h. durch Anmeldung der Straßenbahnen erhalten diese im Straßenverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr. Bei der VAG werden Niederflurwagen eingesetzt, die einen ebenerdigen Einstieg an den Haltestellen ermöglichen. Im Gegensatz zu Bussen (Nutzugsdauer von ca. 18 Jahren) können Straßenbahnen 25 bis 40 Jahre im Betrieb bleiben. Die VAG führt aktuell bei den Fahrzeugen, die die Hälfte der Einsatzzeit hinter sich haben, ein *Redesign* durch. Hier wird die Innenausstattung komplett erneuert. Die Nürnberger Straßenbahnen können Steigungen von über 7 Prozent bewältigen.

Frage (Bürger): Ist als Standardlänge für die StUB die gleiche Länge wie für diese Bahn geplant?

Antwort (ZV StUB): Ja. Die Kapazität für eine Bahn dieser Länge mit knapp 40 m beträgt rund 80 Sitzplätze und 140 Stehplätze. Bei Bedarf können bei der StUB – wie auch bei der VAG – langfristig gegebenenfalls längere Fahrzeuge mit bis zu 60 m eingesetzt werden.

TOP 4 Halt 2: Haltestelle „Plärrer“

Nach dem Ausstieg an der Haltestelle „Plärrer“ zeigen die Vertreter der VAG die Vor- und Nachteile dieser Station auf.



Die Haltestelle „Plärrer“ ist der zweitgrößte Umsteigeknotenpunkt in Nürnberg mit Straßenbahnen, Bussen und drei U-Bahn-Linien (85.000 Fahrgäste pro Tag). Der Bau fand in den 70er-Jahren statt. Die Außengleise sind inzwischen teilweise barrierefrei, die Innengleise bisher nicht. Es ist allerdings geplant, im Rahmen einer anstehenden grundlegenden Sanierung der Anlagen die gesamte Haltestelle barrierefrei und für höhere Kapazitäten auszubauen. Die nicht barrierefreien Haltestellen sind ebenerdig und haben dadurch eine Stufe von 30 cm ins Fahrzeug. Eine reduzierte Anhebung von 10 cm wurde an den Stellen angewendet, an denen das anschließende Gleis nicht „gerade“ ist. Da der Wagenkasten der Bahnen ausschwenkt, müssen die Kanten entsprechend tiefer liegen.

Anmerkung (Herr Dr. Maly): Wichtig ist, die Pkw und Radfahrer in das neue Haltestellenkonzept einzubinden, um für alle Vorteile zu sichern.

Frage (Bürger): Wie lange muss eine Haltestelle „gerade“ sein, damit eine Barrierefreiheit für ein Fahrzeug mit einer Länge von 40 m gewährleistet wird?

Antwort (ZV StUB): Man versucht bei der Planung der Haltestellen eine Gerade von 84 m zu erreichen, um eine Barrierefreiheit an allen Türen sicherzustellen. Dabei ist zu beachten, dass Gleisbögen mit einer Krümmung von 1.000 m Radius noch als „gerade“ angesehen werden. Werden die 84 m Geradenlänge nicht erreicht, so kann die Barrierefreiheit gegebenenfalls nicht für alle Türen gewährleistet werden.

Frage (Bürger): Wird es in Erlangen jemals eine solch große Haltestelle wie am Plärrer geben?

Antwort (ZV StUB): Möglich wäre eine ähnliche Dimension vielleicht hinter dem Bahnhof in Erlangen.

TOP 5 Fahrt mit der Straßenbahn

Die weitere Fahrt führt vorbei an der Haltestelle „Landgrabenstraße“. Aufgrund der Enge der Straße konnte hier nur eine sehr schmale Haltestelleninsel errichtet werden, was sich insbesondere negativ auf die Barrierefreiheit auswirkt und bei starkem Fahrgastandrang zu Problemen führt. In der heutigen Planung wären bei beengten Verhältnissen andere Konstruktionen der Haltestellen denkbar, beispielsweise außen am Fahrbahnrand liegende Haltestellen (sogenannte „Kaphaltestellen“) oder sogenannte „überfahrbare Kaps“ (das bedeutet, der Autoverkehr befährt die angehobene Haltestellenfläche ähnlich wie in einem verkehrsberuhigten Bereich). Auch eine räumliche Entzerrung der beiden Richtungshaltestellen kann einen Raumgewinn in der Breite ermöglichen. Die realisierbaren Möglichkeiten sind immer abhängig vom konkreten Einzelfall.

Beim Befahren der Wendeschleife Christuskirche macht Herr Kübler auf eine Besonderheit der Trasse aufmerksam: Auf der einen Seite der Gleise befindet sich die Schule, auf der anderen Seite der Pausenhof. Die Straßenbahnfahrer*innen sind hier angehalten, mit sehr geringer Geschwindigkeit den Bereich zu passieren. Dies ist ein Beispiel dafür, dass die Straßenbahn auch an besondere Situationen angepasst fahren kann.

Anmerkung (ZV StUB): Die StUB soll in erster Linie auf einem besonderen Bahnkörper, unabhängig vom Straßenverkehr, unterwegs sein. So fährt sie am Stau vorbei. Straßen sollen nur dort mitgenutzt werden, wo dies notwendig ist. In diesem Fall sind gut abgestimmte Ampelschaltungen zu berücksichtigen.

Des Weiteren werden die Haltestellen „Holzgartenstraße“ und „Heynstraße“ aus dem Fahrzeug heraus besichtigt und erläutert.

Die Haltestelle „Holzgartenstraße“ ist ein klassisches Beispiel für eine enge Straße mit einer dynamischen Haltestelle mitten auf der Straße. Eine entsprechende Ampelschaltung gewährleistet den gefahrenfreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste. Hier ist allerdings keine Barrierefreiheit vorhanden. Für die Zukunft wird über eine Anhebung der Fahrbahn („überfahrbares Kap“) nachgedacht. Problematisch ist hierbei, dass Einfahrten zu Häusern berücksichtigt werden müssen. Bei der Haltestelle „Heynstraße“ sind die beiden Haltepunkte (stadteinwärts und stadtauswärts) versetzt angeordnet.



Haltestelle „Landgrabenstraße“
Bild: VAG



Haltestelle „Holzgartenstraße“
Bild: VAG



Haltestelle „Heynstraße“
Bild: VAG

Frage (Bürger): Wurde schon einmal über Klapprampen für den Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen nachgedacht?

Antwort (VAG): Ja, dieses Thema wird bei der Beschaffung von Neufahrzeugen und beim Redesign berücksichtigt. In älteren Fahrzeugen sind tragbare Faltrampen vorhanden.

Die VAG verweist auf ihr Tool zur Planung einer barrierefreien Reise im Nürnberger Stadtgebiet: <https://www.vag.de/mobilitaet-fuer-alle/mit-rollstuhl-und-kinderwagen/rollstuhlfahrer/>.

TOP 6 Halt 3: Haltestelle „Doku-Zentrum“

Der nächste Halt findet an der Haltestelle „Doku-Zentrum“ statt. Hier befindet sich ein Linienendpunkt aus zwei Richtungen. Der Umstieg ist in einer Richtung „von Backe zu Backe“ möglich: Der Umstieg zu den Bussen erfolgt auf der gleichen Seite wie der Ausstieg aus den Straßenbahnen. Die Haltestelle ist mit Rasengleisen ausgestattet, die zur Lärminderung beitragen.



Haltestelle „Doku-Zentrum“
Bild: VAG

Frage (Bürger): Ist die Pflege für Rasengleise sehr intensiv?

Antwort (VAG): Wir müssen natürlich mähen. Aber extra bewässert wird der Rasen nicht. Wichtig ist eine gute Isolation zwischen den Schienen und der Grünfläche, um vor Korrosion zu schützen.

Anmerkung (ZV StUB): Es gibt eine große Bandbreite an Oberflächen für Gleisbereiche. Dazu gehören der Asphaltbelag, die Grünfläche (Rasengleis) und das Schottergleis. Bei dem Streckenverlauf der StUB werden je nach Örtlichkeit die verschiedensten Beläge zum Tragen kommen.

TOP 7 Ankunft Straßenbahndepot St. Peter

Die Sonderfahrt endet am „Historischen Straßenbahndepot St. Peter“. Nach einer kurzen Pause erläutert Herr Ilgner den weiteren Ablauf der Veranstaltung. Die Teilnehmenden werden in zwei Gruppen aufgeteilt. Für beide Gruppen findet jeweils eine Führung durch die Ausstellung „Geschichte der Straßenbahn – von der ersten Pferdebahn bis hin zum modernen Niederflurwagen“ sowie ein Vortrag zum aktuellen Sachstand der StUB statt. Außerdem wird der Dokumentationsfilm zur 1. Planungs- und Dialogphase der Stadt-Umland-Bahn vorgestellt. Dieser ist auf der Internetseite des Zweckverbands abrufbar:

<https://stadtumlandbahn.de/info/stub/>.

TOP 8 Nachbesprechung des Themas „Haltestellen“, Doku-Film „StUB“, Vortrag „Aktueller Sachstand“

In einer Diskussionsrunde haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, die besuchten Haltestellen zu reflektieren und Fragen zu stellen.

Frage (Bürger): Wie schätzen Sie die Park- & Ride- sowie die Bike- & Ride-Situation bei der StUB ein?

Antwort (Herr Dr. Janik): Auch wir benötigen entlang der StUB-Strecke Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und Fahrräder. Erlangen ist eine Fahrradstadt. Vor allem in der Erlanger Innenstadt sind Bike- & Ride-Anlagen wichtig, um einen Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr möglich und attraktiv zu machen. An der A 3 ist zudem eine Park- & Ride-Anlage angedacht.

Antwort (Herr Dr. Hacker): Auch für den Busverkehr ist eine Bike- & Ride-Anlage wichtig, um mit dem Fahrrad die wenigen Meter zur Haltestelle zurücklegen zu können. Zusätzlich kommt das Thema E-Scooter dazu. Beide Punkte sind in meinen Augen ein ganz wichtiges Thema; es müssen alle Verkehrsträger berücksichtigt werden.

Frage (Bürger): Kann man in der StUB Fahrräder mitnehmen?

Antwort (VAG): Bei der Fahrzeugbeschaffung wird darauf geachtet, dass genug Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder vorhanden ist. Dies geht natürlich immer auf Kosten von Sitzplätzen. Jedoch kommt der Bus hier viel schneller an seine Grenzen; die Straßenbahn hat mehr Kapazitäten. Bei der VAG gibt es bereits sehr großzügige Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder. Dies funktioniert im Wesentlichen reibungslos.

Anmerkung (Bürger): Durch eine größere Ausstattung mit Klappsitzen würde mehr Flexibilität ermöglicht werden, insbesondere in Hinsicht auf Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder.

Frage (Bürger): Die Stationen sind teilweise nicht lang genug, damit alle Türen barrierefrei sind. Wie löst man dieses Problem? Insbesondere Sehbehinderte merken sich, an welcher Tür sie eingestiegen sind. Diese Tür sollte dann an allen Stationen barrierefrei sein.

Antwort (ZV StUB): Nach dem momentanen Planungsstand der StUB soll es nicht vorkommen, dass bestimmte Türen an einigen Stationen barrierefrei sind und an anderen nicht. Ziel ist eine komplette Barrierefreiheit an allen Haltestellen.

Anmerkung (VAG): Barrierefreiheit ist auch immer mit höheren Anforderungen an die Haltestellengestaltung (z. B. benötigter Platz) verbunden. Hier ist in der Betrachtung bei der Planung der einzelnen Haltestelle abzuwägen, was gut umgesetzt werden kann.

Anmerkung (Bürgerin): Wichtig ist bei der Gestaltung der Haltestellen, dass auch im Außenbereich, d. h. bei den Zugangswegen, auf Barrierefreiheit geachtet wird.

Anmerkung (Vertreterin des BBSB): Der Fahrrad- und Fußgängerbereich muss auch für Sehbehinderte entsprechend geplant werden. Leicht entstehen hier „Stolperfallen“, durch Fahrradständer oder nicht richtig abgestellte Räder. Ein weiteres Problem ist grundsätzlich die E-Mobilität, da diese Fahrzeuge teilweise sehr schnell und trotzdem leise sind. Die Teil-

nehmerin bedankt sich für die bisherige Zusammenarbeit des Blindenverbandes mit der Stadt Nürnberg und der VAG und bietet gerne für die weiteren Projekte ihre Mitwirkung an.

Der Zweckverband StUB stellt zum ersten Mal seinen Dokumentationsfilm zur 1. Dialog- und Planungsphase vor. Im Anschluss berichtet Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter des Zweckverbands StUB, über den aktuellen Projektstand: Momentan läuft das Raumordnungsverfahren. Seit dem 6. Dialogforum ist ein neuer Prüfauftrag („Büchenbacher Spange“) hinzugekommen. Das Ergebnis des Nutzen-Kosten-Verhältnisses liegt bei + 0,73 und damit deutlich unter 1, weshalb die „Büchenbacher Spange“ nicht weiterverfolgt wird. Auch während des Raumordnungsverfahrens arbeiten die Planenden weiter an möglichen Optimierungspotenzialen der Vorzugstrasse insbesondere mit Blick auf den Umwelt- und Naturschutz. Auch die Rückmeldungen aus dem Raumordnungsverfahren werden genau geprüft. Ende 2019 rechnet der Zweckverband StUB mit dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens durch die Regierung von Mittelfranken. In den dann folgenden Schritten der Planung werden die Bürgerinnen und Bürger weiter aktiv eingebunden. Dazu gehört auch die Konkretisierung optimaler Haltestellen im Streckenverlauf der StUB. Die Grundlage dafür bietet das heutige „mobile Dialogforum“. *[Anmerkung: Die Präsentation ist online zu finden unter <https://stadtumlandbahn.de/dialog/dialogforum/7-dialogforum-09-09-2019/>].*

Frage (Bürgerin): Ist die bisherige Kostenplanung noch im Rahmen?

Antwort (ZV StUB): Die Kostenermittlung wird bis Ende des Jahres aktualisiert. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass eine längere Strecke natürlich auch höhere Kosten mit sich bringt, was bereits Teil der Variantenbewertungen war. Derartige Berechnungen werden außerdem auf einen Preisstand gerechnet, die Inflation ist dabei zwar theoretisch volkswirtschaftlich neutral, führt aber automatisch zu einem höheren Nominalbetrag. Nach Vorlage des Ergebnisses zur Kostenermittlung werden wir hierüber im Dialogforum informieren.

Frage (Bürger): Wie ist der aktuelle Stand zum Ostast?

Antwort (ZV StUB): Bisher hat der Zweckverband nur ein Mandat für die Linie Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach. Die Bürgermeister des Ostast-Korridors und der Gräfenbergbahn haben sich im Bündnis LIBOS (Landkreisübergreifendes interkommunales Bündnis für den Ostast der Stadt-Umland-Bahn) zusammengefunden, der Zweckverband und der VGN sind als Beobachter dabei. Dieses Bündnis hat eine erneute Abschätzung des Nutzen-Kosten-Indikators angestoßen mit dem langfristigen Ziel, eine durchgehende Verbindung Erlangen – Eschenau zu schaffen. Ein Zwischenergebnis zum Nutzen-Kosten-Indikator wird um den Jahreswechsel erwartet. Das Bündnis war auch bereits in Gremien der Kreistage Erlangen-Höchstadt und Forchheim und des Erlanger Stadtrates zu Gast. Der Ostast ist bis Uttenreuth weiterhin in der Zuschuss-Rahmenanmeldung der Stadt-Umland-Bahn enthalten. Sollte die jetzige Untersuchung ein weiter reichendes Ergebnis bringen, muss ein Weg gesucht werden, die Anmeldung entsprechend zu erweitern.

Frage (Bürger): Es gibt Gerüchte, dass der Bund Zuschüsse für Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Indikator kleiner 1 zugesagt hätte, namentlich eine mögliche U-Bahn-Linie 9 für München.

Antwort (ZV StUB): Nach Auskunft des Bayerischen Verkehrsministeriums gibt es keine konkreten Mittelzusagen des Bundes für eine U9. Alle Vorleistungen und Umplanungen, welche momentan zur Möglicherhaltung des Projektes im Kreuzungsbereich mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke vorgenommen werden, werden laut Ministerium von der Stadt München selbst finanziert, da ansonsten das Projekt U9 baulich unmöglich zu werden droht. Die Stadt

München betreibt für dieses Projekt Lobbyarbeit zur Aufweichung der Nutzen-Kosten-Bewertung für U-Bahnen. Die von der Stadt München verbreitete Zusage des Bundesverkehrsministers ist angesichts der aktuell anderslautenden Rechtslage daher nur als politische Zusage zu verstehen, die U9 ist ohnehin noch nicht hinreichend konkret für eine Aufnahme in das GVFG-Rahmenprogramm des Bundes. Mittelzusagen für Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Indikator kleiner 1 wären nach aktueller Rechtslage rechtswidrig und können daher auch für andere Bundesländer ausgeschlossen werden.

TOP 9 Verabschiedung

Herr Ilgner und die Vertreter*innen des Zweckverbands StUB sowie der VAG verabschieden die Teilnehmenden und verweisen auf verschiedene Ausstiegsmöglichkeiten während der Rückfahrt mit der Variobahn zum Startpunkt, der Haltestelle „Am Wegfeld“.

Außerdem werden die weiteren Termine für das Jahr 2019 bekanntgegeben:

- „Tag der offenen Tür“ der Stadt Erlangen am 28.09.2019, 10:00 Uhr – 16:00 Uhr, im Rathaus Erlangen
- Offene Geschäftsstelle des ZV StUB am 24.09., 22.10., 19.11. und 17.12.2019, jeweils von 15:00 Uhr – 17:00 Uhr, Geschäftsstelle des Zweckverbands StUB
- Lokalforum „Häusling & Haundorf“ am 16.10.2019, Beginn: 17:00 Uhr, Treffpunkt: Haundorfer Straße, Ecke Kapellenstraße in Herzogenaurach