



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nürnberger Straße 69
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: info@stadtumlandbahn.de

www.stadtumlandbahn.de

27. Mai 2024

Stellungnahme des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn zur Positionierung der Bayerischen Bauernverbands

Der Bayerische Bauernverband hat sich gegen die Stadt-Umland-Bahn positioniert. Wir bedauern diesen Umstand und nehmen nachfolgend zu den u.a. in einem verteilten Flyer geäußerten Bedenken Stellung.

Der Bauernverband kritisiert den **Flächenbedarf** von ca. 21 ha (Stand 2022). Aktuelle Berechnungen ergeben, dass insgesamt nach aktuellem Planungsstand ca. 18 ha derzeit landwirtschaftlich bewirtschaftete Flächen mit der Trasse der StUB, Bushaltestellen und -fahrbahnen, Park&Ride-Anlagen (P+R) und zu Betriebszwecken des ÖPNV belegt werden. Davon entfallen ca. 6 ha auf Erlanger Stadtgebiet, ca. 4 ha befinden sich in Herzogenaurach und ca. 8 ha in Nürnberg.

In diesen Zahlen ist bereits ein prozentualer Unsicherheitsaufschlag enthalten, sodass die aufgrund des Planungsstandes noch fehlende Detaillierung in der Berechnung abgedeckt wird. Nicht enthalten ist die Anbindung der geplanten P+R-Anlage Haundorf an die Tank&Rast-Anlage Aurach an der A3, da der Planungsstand hier noch keine ausreichend genaue Aussage erlaubt. Die P+R-Anlage selbst sowie Zufahrten aus dem untergeordneten Straßennetz sind jedoch in den o. g. Angaben bereits enthalten.

Zum Vergleich mit Flächen im Straßenbau: Die Autobahn-Anschlussstelle 84 Erlangen-Tennenlohe umfasst allein bereits eine Fläche von ca. 15,4 ha, die Tank&Rast-Anlage Aurach an der A3 etwa 15,1 ha, das Autobahnkreuz 83 Fürth / Erlangen sogar ca. 28,5 ha. Allein der bestehende Anschlussbereich B4 / Weinstraße / Kurt-Schumacher-Str. umfasst bereits etwa 6,5 ha – mehr als die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch die StUB in ganz Erlangen.

Allein diese Zahlen an sich zeigen, dass die StUB sehr flächenschonend geplant ist. Der Zweckverband hat den Bauernverband sowie einzelne Landwirte von Anfang an in die Planung einbezogen und den Flächenbedarf insgesamt auch durch konkrete Maßnahmen weiter verringert. Dies waren z.B.:

- Optimierung der Streckenführung in Tennenlohe an der Hutwiese im Dialog mit allen Nutzenden, sodass der Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen dort minimiert wird
- Umplanung zu streckenbündiger Führung auf dem Adenauerring anstatt einer Führung daneben
- Zusage der intensiven Beschäftigung mit alternativen Ausgleichsmaßnahmen zur Reduktion des Flächenbedarfs (z.B. produktionsintegrierter Ausgleich)

Ganz ohne Eingriff in bestehende landwirtschaftliche Flächen ist die Schaffung einer neuen, klimaschonenden Infrastruktur, die unabhängig vom Autoverkehr funktioniert, jedoch nicht möglich. Andere Erwartungen wären unrealistisch und realitätsfremd.

Der Bauernverband fürchtet weiterhin, dass zusätzlich 114 ha an **Potenzialflächen** zu Lasten landwirtschaftlicher Flächen hinzukommen. Die genannte Zahl stammt aus der Abschlussarbeit einer Studentin aus dem Jahr 2016, die Flächen entlang der gesamten StUB-Trasse aufgeführt hat, auf denen ihrer Meinung nach eine Siedlungsentwicklung grundsätzlich zum damaligen Zeitpunkt möglich gewesen wäre.

Wesentliche weitere Erkenntnisse der Studentin, die in der Arbeit bereits aufgeführt sind, werden jedoch vom Bauernverband nicht genannt:

- Die Definition als Potenzialfläche ergibt sich neben der Auswertung von Flächennutzungsplänen etc. vor allem aus Interviews mit den damals zuständigen Verwaltungen. Das Ziel einer Flächenentwicklung, das der Analyse zugrunde liegt, liegt also in der Hand von Verwaltung und Politik. Mit dem bloßen Vorhandensein von Potenzialflächen allein besteht noch keinerlei Intention einer Inanspruchnahme dieser Flächen. Vielmehr ist ein komplexes Zielsystem bei der Planung von Baugebieten zu berücksichtigen, in das u. a. auch die Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen einfließt. Ein Fokus der StUB-tangierenden Flächenentwicklungen lag schon damals nach Aussage des damaligen Erlanger Bauereferenten darauf, bestehende Flächen durch Nachverdichtung zu entwickeln. Das erklärte Ziel war schon damals – wie in der Arbeit der Studentin dargestellt - Innen- statt Außenentwicklung, um die Flächeninanspruchnahme zu minimieren. Für Nürnberg galt diese Zielsetzung analog. Die Realisierung aller Potenzialflächen ist bereits nach Aussage der Autorin dieser Studienarbeit höchst unwahrscheinlich.
- Die größte der aufgeführten Potenzialflächen (allein 47 ha der zitierten 114 ha, also über 40%) ist die dort genannte Fläche „Adenauerring“, also das Gebiet im Bereich Erlangen West III. Die Entwicklung dieses Gebiets wurde durch die Stadt Erlangen nach dem Bürgerentscheid auch für die Zukunft ausgeschlossen. Auch heute bereits entwickelte Gebiete wie West II (allein 11 ha) sind in den damaligen Potenzialflächen aufgeführt. Dies gilt ebenso für die HerzoBase. Diese Bereiche werden auch ohne StUB schon jetzt realisiert und haben daher keinen Bezug zur StUB. Die Argumentation des Bauernverbandes mit den aufgeführten Flächen ist somit sachlich falsch. Von den verbleibenden Flächen eignen sich zudem bei weitem nicht alle für eine Siedlungsentwicklung, weshalb sie in einer Nutzwertanalyse nach einem umfassenden Kriterienkatalog näher untersucht wurden. Demnach sind in Erlangen nur 24% der Flächen (ca. 17 ha) überhaupt denkbar oder wünschenswert. Jede darüber hinausgehende Angabe zu „Potenzialflächen“ gibt nicht die Faktenlage wieder.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das alleinige Vorhandensein landwirtschaftlicher Flächen im Einzugsbereich einer Straßenbahn nicht zu Siedlungsentwicklung führt und daher auch nicht pauschal als Argument gegen eine Infrastrukturmaßnahme herangezogen werden kann. Andernfalls wäre jederlei überregionale Infrastrukturmaßnahme, die einem Mobilitätsbedürfnis begegnen soll (Straße, neue Bushaltestelle, Autobahnausbau, Kernwegenetz-Ausbau), abzulehnen.

Der Bauernverband kritisiert darüber hinaus, dass die erforderlichen **Ausgleichsflächen** trotz Nachfragen noch nicht quantifiziert wurden. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung vorhabenbedingter Eingriffe sowie des erforderlichen Kompensationsbedarfs und die Erarbeitung, Begründung und Darstellung erforderlicher Maßnahmen, vorrangig zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sowie zum Ausgleich oder Ersatz erheblicher Beeinträchtigungen. Da dieser LBP erst in der noch ausstehenden Genehmigungsplanung vorliegen wird, können an dieser Stelle noch keine seriösen Aussagen zum notwendigen Ausgleichsbedarf getroffen werden. Es wäre absolut unseriös, in diesem Planungsstadium eine Höhe an Ausgleichsflächen zu kommunizieren, da diese abhängig von der Konfliktprüfung im Rahmen der Umweltprüfung sind. Diese wiederum ist sehr abhängig von Einzeltatbeständen, die absolut nicht vorhersehbar sind. Aber allein die geringe Inanspruchnahme der Flächen an sich für das Gesamtprojekt ist bereits ein Indikator für eine geringe Inanspruchnahme an Ausgleichsflächen – auch im Vergleich mit anderen Verkehrs-Infrastrukturmaßnahmen.

Der Bauernverband fürchtet darüber hinaus durch den Bau der StUB **Auswirkungen auf den Bestand regionaler landwirtschaftlicher Betriebe und damit verbundene Folgen in Bezug auf Versorgung und Transportwege**. Tatsächlich beträgt die durchschnittliche Betriebsgröße landwirtschaftlicher Betriebe in Bayern deutlich über 30 ha (Daten des LfL), woraus sich ergibt, dass der über eine Streckenlänge von 26 km in drei Stadtgebieten verteilte Eingriff in landwirtschaftlich genutzte Flächen im Umfang von 18 ha keineswegs eine Größenordnung darstellt, die auch nur entfernt dazu herangezogen werden kann, seriös mit einer Gefahr für den Bestand von Betrieben zu argumentieren.

Somit ergibt sich in der Zusammenfassung:

Der Flächenbedarf der StUB über die gesamte Strecke beträgt lediglich etwa 18 ha und bringt einen überregionalen Nutzen mit sich. Auch Landwirte profitieren von Wohlstand in der Region, weniger MIV und damit weniger Bedarf an zusätzlichen Straßen oder Busspuren, die im Allgemeinen einen höheren


Flächenbedarf nach sich ziehen. Landwirte profitieren auch, wenn der Verkehr klimafreundlicher gestaltet wird, denn am Ende leisten wir so einen Beitrag zum Erhalt unserer Lebensgrundlagen.

Wir sehen daher absolut keine seriös herleitbare Gefahr für die regionale Landwirtschaft bei Umsetzung der StUB und bieten weiterhin einen konstruktiven Dialog an.



Dr. Florian Janik

Verbandsvorsitzender



Mandy Guttzeit

Geschäftsleiterin