

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

- Dokumentation des 4. Lokal-Forums in Erlangen- Tennenlohe

Datum:	02.05.2018
Ort:	Erlangen - Tennenlohe
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr, offenes Ende in Grundschule Tennenlohe
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

Startpunkt:	Reutleser Weg – Autobahnbrücke über A3	2
1. Station:	Reutleser Weg Ecke Weichselgarten	4
2. Station:	Ecke Wetterkreuz	5
3. Station:	„Zwischenhalt bei Bauer Wendler“	7
4. Station:	Haltestelle Tennenloher Kirche.....	8
5. Station:	Skulpturengarten	9
6. Impressionen.....		11

Startpunkt: Reutleser Weg – Autobahnbrücke über A3

Das vierte Lokal-Forum zur Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) fand in Erlangen-Tennenlohe statt. Herr Oberbürgermeister Dr. Janik begrüßte die ca. 90 Teilnehmenden zum lokalen Forum. Er dankte den Teilnehmenden für ihr Engagement im Dialog zur Planung der StUB. Ebenso dankte er dem Ortsbeirat aus Tennenlohe und weiteren Akteuren, die sich mit Ideen an der Planung beteiligen. Er betonte, dass es jetzt um die Frage gehe, wo die StUB langfahren soll. Es gelte, die beste Lösung zu finden, mögliche Konflikte zu identifizieren und das Wissen der Bevölkerung von Anfang an in den Planungsprozess miteinfließen zu lassen. Aktuell werde das anstehende Raumordnungsverfahren vorbereitet. In dessen Vorbereitung würden auch die Rückmeldungen und Hinweise aus dem Dialog geprüft.

Herr Große-Verspohl (Geschäftsleiter Zweckverband) und Herr Gräf (technischer Leiter Zweckverband) stellten die Ziele der Begehung vor. Geplant sei, an mehreren Haltepunkten mögliche Trassenvarianten anzusprechen, Fragen zu beantworten und Hinweise mitaufzunehmen. Sie erklärten, dass die Herausforderung für die Planung darin liege, das Gewerbegebiet und das Wohngebiet in Tennenlohe an die Trasse der StUB sinnvoll anzuschließen. Gleichzeitig müsse die Reisezeit für durchfahrende StUB Nutzerinnen und Nutzer möglichst kurz gehalten werden, damit die StUB ein attraktives Verkehrsmittel werde. Hier sei im weiteren Verlauf der Planung gut zwischen den verschiedenen Anforderungen abzuwägen. Insgesamt seien über den Online-Dialog viele Trassenvorschläge für die StUB eingegangen, so auch für den Abschnitt Tennenlohe. Selbstverständlich müssten die Trassenvorschläge überhaupt realisierbar sein, bevor sie genauer geprüft werden könnten. Im Projektabschnitt Tennenlohe sei die Planung noch nicht so weit fortgeschritten. In diesem Zusammenhang seien die Hinweise aus dem Lokalforum für die weitere Planung besonders hilfreich.

Die Moderatorin, Frau Jünger vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt, stellte auf Nachfrage fest, dass mehrheitlich Teilnehmende aus Tennenlohe anwesend seien neben weiteren Teilnehmenden aus den anderen Stadtteilen, aus Herzogenaurach und Nürnberg. Zur besseren Orientierung wurde eine Karte mit verschiedenen Trassenvorschlägen verteilt. Diese ist nicht online abrufbar, da die Karte weiter überarbeitet wird und somit nicht den aktuellen Bearbeitungsstand zeigen kann. Grundsätzlich sind Vorschläge und Hinweise, die zu den Trassenvorschlägen geführt haben, online einsehbar unter: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/edialog/>. Neben den Vertretern des Zweckverbands und der Stadt Erlangen nahmen auch Vertreter von der mit der Begutachtung beauftragten Ingenieurgemeinschaft teil.

Am Startpunkt der Exkursion erklärte Herr Große-Verspohl, dass die StUB-Trasse Tennenlohe im Bereich der vorhandenen Autobahnbrücke des Reutleser Weges erreichen werde. Die genaue Lage der Autobahnquerung sei jedoch noch nicht

festgelegt. Die bestehende Brücke müsse voraussichtlich neu gebaut werden, deshalb sei die Planung der StUB nicht an die bestehende Lage der vorhandenen Brücke gebunden.

Trasse und weitere Planung

Würde bei der Querung der StUB über die Autobahn auch der Fuß- und Radverkehrsweg über die Autobahn bestehen bleiben? Ja, die bestehenden Wegebeziehungen bleiben erhalten. In diesem Bereich verlaufen auch die Planungen für einen Radschnellweg. Auch dieser ist mit der StUB vereinbar.

Würde die Trasse hier ein- oder zweigleisig verlaufen? Grundsätzlich wird bei der Planung der StUB von einer zweigleisigen Trasse ausgegangen.

Warum soll die Trasse an der Bundesstraße verlaufen und nicht durch Tennenlohe führen? Es gibt zum derzeitigen Planungsstand keine Festlegung der Trasse. Es wird geprüft, wo überhaupt eine Trassenführung möglich ist. Der Zweckverband hat hier keine Trasse priorisiert.

Wie werden die weiteren Orte entlang der B4 angeschlossen? Diese können ja nicht alle durch die StUB angefahren werden. Ältere Menschen können nicht so weit zur nächsten Station laufen. Hier wäre ein Ringbus-System sinnvoll. Dieser Vorschlag wird in die weitere Planung mit aufgenommen. Zuerst muss der Trassenverlauf festgelegt werden. Im zweiten Schritt muss überlegt werden, wie die umliegenden Orte, die nicht an der Trasse liegen, mit Bussen bestmöglich angeschlossen werden.

Ist es möglich auf der B4 einen Fahrstreifen „wegzunehmen“, damit dort die StUB fahren kann? Dieser Vorschlag liegt dem Zweckverband vor und wird noch geprüft.

Die Entscheidung darüber ist aber erst in einer tieferen Planungsstufe erforderlich.

Naturschutz

Nördlich von Tennenlohe ist ein Bannwald ausgewiesen, wie wäre der Wald betroffen und wie wird er geschützt? Wenn die Trasse entlang der B4 verlaufen wird, dann wird auch Wald betroffen sein. Bäume müssten gerodet werden und an anderer Stelle wieder aufgeforstet werden. Östlich der B4 ist ein FFH-Gebiet ausgewiesen. Dieses Gebiet muss aller Voraussicht nach ausgespart bleiben.

Wo werden die Bäume wieder angepflanzt? Möglicherweise notwendige Ausgleichsmaßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht verortet werden. Falls Bannwald betroffen ist, muss die Aufforstung in der Regel in der Nähe des Eingriffsorts erfolgen.

1. Station: Reutleser Weg Ecke Weichselgarten

Herr Große-Verspohl erläuterte die planerischen Merkmale in diesem Bereich. Hier sei zu prüfen, ob die Trasse eher entlang der bestehenden Straße oder über den Acker führen könnte. Aus der Bürgerschaft seien Vorschläge eingegangen, die Trasse weiter westlich des Reutleser Weges zu führen. Diese Vorschläge werden bautechnisch und verkehrsplanerisch geprüft. Grundsätzlich werde auch untersucht, ob eine Trassenführung entlang der Autobahn möglich sei.

Kosten für Anwohner

Wenn die StUB durch Tennenlohe gebaut wird, müssen dann die Anwohnerinnen und Anwohner mit der Ausbausatzung mitbezahlen? Durch den Bau der StUB werden die Anwohnerinnen und Anwohner nicht belastet. Straßenausbaubeiträge wird es in Bayern nach dem Willen der Staatsregierung nicht mehr geben.

Haltestellen in Tennenlohe

Wie viele Haltestellen soll es in Tennenlohe überhaupt geben? Vorgesehen ist eine Haltestelle im Süden am Gewerbegebiet und eine Haltestelle im Norden.

Verkehrsführung und allgemeine Planung

Wie ist die Verkehrsführung im Bereich der Sebastianstraße gedacht? Hier fahren auch die LKW in das Industriegebiet. Genaue Planungen gibt es noch nicht. Zum Vergleich, in Nürnberg gibt es auch Kreuzungen mit 20.000 Fahrzeugen und Straßenbahnverkehr. Die Situation ist handhabbar. Vielleicht ist durch den Trassenbau der StUB und die Umgestaltung der Verkehrsführung eine Win-Win-Situation (für PKW / LKW Verkehr und die StUB) an dieser verkehrstechnisch schwierigen Stelle zu erreichen.

Wie wird das Gewerbegebiet während der Bauzeit angeschlossen sein? Hierfür wird es Lösungen geben. So könnten z.B. Arbeiten in Kreuzungsbereichen an Wochenenden stattfinden, sodass die Kreuzungen nur kurz, in verkehrsärmeren Zeiten blockiert sind. Auch wird die StUB auf der ganzen Linie zwischen Herzogenaurach und Nürnberg gebaut, das heißt jedoch nicht, dass überall – während der Gesamtbauzeit – gleichzeitig Behinderungen auftreten. Der Bau wird Stück für Stück durchgeführt.

Sind Park&Ride-Parkplätze vorgesehen? Vorstellbar sind Park&Ride-Plätze, jedoch sind dafür noch kaum Flächen gefunden. Im Dialog wurde der Vorschlag eines Park&Ride-Parkplatzes an der A3 eingebracht, den der Zweckverband bereits bei der für die Autobahn zuständigen Staatsministerin Aigner vorgestellt hat.

Kann der bestehende Autohof nicht verlegt werden? Das ist aus finanziellen Gründen voraussichtlich nicht möglich. Die Stadt müsste die Verlegung finanzieren und das kann sie nicht.

Wie ist der auf der ausgehändigten Karte eingezeichnete Trassenvorschlag - quer durch Tennenlohe – zu verstehen? Der eingezeichnete Vorschlag sieht einen Tunnel unter Tennenlohe vor. Dieser Vorschlag wurde im Online-Dialog eingebracht.

2. Station: Ecke Wetterkreuz

Die Vertreter des Zweckverbandes machten auf die besondere Situation in diesem Abschnitt aufmerksam. So stelle besonders die enge Kreuzung ins Wetterkreuz eine Herausforderung für die Planung dar. Es sei noch offen, ob die künftige StUB von Nürnberg kommend links oder rechts ins Wetterkreuz abbiegen soll. Es seien weitere Vorschläge zur Erschließung des Gewerbegebietes vorgebracht worden. Nach der Diskussion an diesem Halt verabschiedete sich Oberbürgermeister Dr. Janik aufgrund einer anstehenden terminlichen Verpflichtung. Der Baureferent der Stadt Erlangen, Herr Weber, und der Leiter der Verkehrsplanung, Herr Dr. Korda, standen für Fragen und Hinweise an die Stadt Erlangen für den restlichen Abend zur Verfügung.

Lautstärke und Unfallgefahren

Wie laut wird die StUB werden? Besonders in den Kurven quietschen Bahnen oft unangenehm laut. Bei der StUB wird es sich um eine moderne Stadtbahn handeln – nicht zu vergleichen mit den Straßenbahnen aus den 60er Jahren. Im Nürnberger Straßenbahnsystem fahren heute geräuscharme Fahrzeuge, die in den 90er Jahren entwickelt wurden. Die StUB wird sich am Nürnberger Straßenbahnsystem orientieren. Auf der StUB-Strecke werden frühestens in 10 Jahren Fahrzeuge fahren, und damit auch neue Zugtypen, die voraussichtlich noch leiser sein werden.

Das Unfallrisiko an dieser Engstelle muss beachtet werden. Besonders bei Glatteis in der Kurve. Die vorgelegte Planung muss sicher sein. Der Vorteil der StUB (z.B. gegenüber dem Bus) ist, dass sie nicht ins Schleudern geraten kann, da sie schienengeführt ist.

Von der B4 ankommende Fahrzeuge, haben keine Chance, eine abbiegende StUB zu sehen und einen drohenden Unfall zu vermeiden. Die Kreuzung wird mit einer Ampel geregelt. Insofern wird die Verkehrssicherheit vollständig gewährleistet.

Trassenverlauf und Haltestellen

Wie wäre eine Trasse östlich der B4? Östlich der B4 sind naturschutzfachliche Belange zu beachten (Bannwald, FFH-Gebiet), die eine Planung dort erschweren. Hinzu kommt, dass die Haltestellen weiter weg vom Gewerbegebiet und vom Wohngebiet liegen. Weite Wege zu Haltestellen führen zu weniger Fahrgästen, da eine Nutzung der Bahn dann weniger attraktiv ist.

Es ist doch egal, ob die Haltestellen rechts oder links der B4 liegen, die Menschen vor Ort haben sowieso wenig von der StUB. Ziel der Planung ist, dass die Haltestellen so dicht wie möglich an den Start- und Zielpunkten der Menschen liegen, nur dann ist die StUB attraktiv. Es gibt im Gewerbegebiet ca. 4.500 Arbeitsplätze. Wenn die Arbeitsplätze gut mit der StUB erreicht werden können, dann besteht die Chance, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Zukunft lieber mit der StUB als mit dem Auto fahren.

Es werden nur wenige Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Bahn nutzen. Der Kern der Abwägung muss sein, ob eine schnellere Fahrzeit oder eine bessere Anbindung gewünscht wird. Der Trassenvorschlag von 2012 sollte weiterverfolgt werden. Wie viele Menschen auf die StUB umsteigen werden, hängt vom Trassenverlauf und der Lage der Haltestellen ab. Diese beiden Faktoren beeinflussen wiederum die Fahrzeit. Die Fahrzeit ist schließlich ein Kriterium, das darüber entscheiden wird, ob Menschen die StUB nutzen werden. All diese Faktoren gilt es abzuwägen.

Wo würde die Haltestelle am Wetterkreuz liegen? Wem gehört die vorgesehene Fläche? Grundsätzlich muss bei allen Trassenvorschlägen in aktuell anderweitig beanspruchte Flächen eingegriffen werden. Grunderwerb ist dabei ebenfalls notwendig. Falls die Trasse über den Grünstreifen entlang des Hotels verlaufen würde, ist nur das naheliegende Trafogebäude umzusetzen, dass wäre relativ einfach zu handhaben, somit würde ein Trassenverlauf über diesen Grünstreifen Vorteile haben.

Kosten

Die Kosten müssen beachtet werden. So sind Haltestellen auf der rechten Seite der B4 nur durch weitere Überführungen über die Bundesstraße zu erreichen. Diese kosten weiteres Geld.

Erlangen braucht ein intelligentes System, welches Auto/Bus/Bahn sinnvoll miteinander vernetzt. Der Großparkplatz mitten in der Stadt torpediert die Anstrengungen. Der Zweckverband arbeitet intensiv mit der städtischen Verkehrsplanung zusammen, um eine bestmögliche Verzahnung zu erreichen.

3. Station: „Zwischenhalt am Hofladen“

Der Inhaber des Hofladens lud die Gruppe spontan zu einem Abstecher auf eine Wiese ein, um die Frage nach Ausgleichsflächen und einem möglichen Trassenverlauf hinter seinem Hof zu diskutieren.

Landschaftsschutzgebiet, Ausgleichsflächen

Auf den Wiesen entlang des Flurgrabens wurde ein neuer Zaun gezogen und das Gelände nördlich des Hofes eingefriedet. Dies geschah im Zusammenhang mit einer Ausgleichsmaßnahme für ein Bauvorhaben der Deutschen Bahn. Könnte durch diese Ausgleichsfläche überhaupt die StUB-Trasse geplant werden? Grundsätzlich kann auch durch dieses Gebiet eine Trasse geplant werden. Eine Entscheidung dazu, wie der Trassenverlauf vom Wetterkreuz nach Norden verläuft, ist noch nicht getroffen. Es gibt auch Vorschläge, dass die Trasse weiter entlang der B4 verlaufen soll und erst hinter der Feuerwehr wieder Richtung Tennenlohe einschwenkt.

Die Anlieger des Landschaftsschutzgebiets haben hohe Auflagen zu beachten. Wie kann es sein, dass ein Eingriff wie die StUB-Trasse genehmigungsfähig ist? Grundsätzlich gibt es Unterschiede in der Schutzgebietsklassifizierung. Eine Trassenplanung durch dieses Gebiet ist nicht per se ausgeschlossen. Selbstverständlich müssen alle rechtlichen Vorgaben eingehalten werden und entsprechender Ausgleich geschaffen werden. Letztendlich handelt es sich um eine Abwägung zwischen den einzelnen Belangen des öffentlichen Interesses.

Ist es möglich, dass eine Fläche, die bereits als Ausgleichsfläche für eine andere Baumaßnahme genutzt wurde, wieder neu beplant wird? Grundsätzlich gilt, dass Eingriffe in die Natur möglichst geringgehalten werden müssen. Jeder Eingriff muss ausgeglichen werden. Ein Ausgleich muss möglichst vor Ort stattfinden. Falls das nicht möglich ist, soll in der Nähe ausgeglichen werden. Nur wenn das nicht möglich ist, können Ausgleichsflächen in einem weiteren Suchradius in Erwägung gezogen werden. Die Qualität in Frage kommender Flächen wird in einem formalisierten Verfahren mit sogenannten Ökopunkten bewertet. Auch Flächen, die bereits für eine Ausgleichsmaßnahme verwendet wurden, werden mit diesen sogenannten Ökopunkten bewertet. Auch auf diese Flächen können beplant werden, wobei die notwendigen Eingriffe wiederum mit einem angemessenen Ausgleich einhergehen müssen.

Es sollte vermieden werden, dass weitere landwirtschaftliche Fläche als Ausgleichsfläche herangezogen wird. Diesen Hinweis nimmt der Zweckverband mit. Der Zweckverband bietet dem betroffenen Landwirt ein direktes Gespräch an.

Bewertung der einzelnen Trassenvorschläge

Wie wird die Bewertung der einzelnen Trassenvorschläge erfolgen? Die Trassen werden nach verschiedenen Kriterien untersucht. Z.B. fließen die Baukosten, Erschließungsmöglichkeiten und verkehrliche Abwägungen mit ein. Die Betrachtung erfolgt für jedes Kriterium einzeln. Am Ende des Abwägungsprozesses werden die Ergebnisse zusammengetragen und eine Gesamtempfehlung formuliert. Nicht umsetzbare Trassenvorschläge werden möglichst schon vor aufwändigen Untersuchungen aussortiert.

Anbindung Siemens Campus und Lärmschutz vor Ort

Wie sieht die Anbindung an den Siemens Campus aus? Der Siemens Campus wäre von der östlichen Seite durch die StUB angeschlossen. Ergänzende Buslinien sollen die Erreichbarkeit verbessern.

Wie kann ein Lärmschutz aussehen? Falls die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen besteht, wird der Zweckverband auf die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner zugehen und sich mit ihnen zu situationsangepassten Individuallösungen abstimmen.

4. Station: Haltestelle Tennenloher Kirche

An der vorletzten Station berichteten die Vertreter des Zweckverbands darüber, dass im Bereich der Kirche die Trasse wieder in Richtung Tennenlohe einschwenken könnte. Alternativ ist auch denkbar, dass die Trasse weiter der B4 folgt und erst hinter der Feuerwehr in Richtung Tennenlohe abknickt. Auch hier ist der Zweckverband in seiner Planung offen. Nach der Prüfung der vorliegenden Vorschläge muss die grundsätzliche Entscheidung getroffen werden, ob die Trasse der B4 folgt, wie weit sie der B4 folgt oder ob sie gar nicht an der B4 verläuft, sondern durch Tennenlohe. Ein Streckenverlauf durch die engen Gassen von Tennenlohe ist voraussichtlich nicht realisierbar. Dafür sind die Straßen zu eng.

Haltestellen

Wäre auch eine Haltestelle hinter der Feuerwehr vorstellbar? Es gibt noch keine konkreten Planungen für Haltestellen. Haltestellen werden dann geplant, wenn die Planung des Trassenverlaufs weiter fortgeschritten ist.

Ist es eigentlich möglich, dass auch Busse direkt auf der B4 eine Haltestelle bekommen? Ein direkter Halt des Busses an der B4 ist zu gefährlich, da dort die übrigen Fahrzeuge mit 100 km/h fahren. Die Stadtverwaltung hat die Optionen

geprüft. Außerdem profitieren nur wenige Fahrgäste von so einem abgelegenen Halt, somit ist eine Haltestelle an der B4 nicht sinnvoll.

5. Station: Skulpturengarten

Anknüpfend an die Diskussion an der vorigen Station gingen die Vertreter auf die Planungssituation der Trasse auf Höhe des Skulpturengartens ein: Es sei offen, wo die Trasse genau wieder Richtung Tennenlohe einschwenken könnte – ob vor oder hinter der Feuerwehr (auf Höhe des Skulpturengartens). Damit verbunden sei die Frage, wo Haltestellen liegen müssten. Zu diskutieren sei weiterhin, wie diese in die bestehende Bebauung integriert werden könnten, sodass die Beeinträchtigungen für den fließenden Verkehr so gering wie möglich gehalten werden und trotzdem ein gefahrloses Ein- und Aussteigen möglich ist.

Trassenverlauf und Auswirkungen auf die Umwelt

Wenn die Trasse erst hinter dem Feuerwehrhaus auf die Sebastianstraße einschwenkt, wo würde die Trasse dann verlaufen? Die Trasse müsste das Waldstück durchqueren.

Kann der Parkplatz der Feuerwehr erhalten werden? Davon ist auf Basis des aktuellen Planungsstands auszugehen.

Wenn die Trasse durch den Wald führt, welche und wie viele Bäume müssen gerodet werden? Dazu kann erst in ein paar Monaten eine Aussage getroffen werden. Wertvoller Baumbestand soll möglichst geschont werden.

Wenn die Bäume gerodet werden, dann wird es auch lauter, weil sie den Krach der Bundesstraße nicht mehr abhalten können. Die gesetzlichen Immissionswerte müssen selbstverständlich eingehalten werden. Ein Lärmschutzgutachter ist bestellt, der die Planung begleitet. Die Schallschutz-Wirkung des Waldes ist als nicht sehr hoch einzuschätzen. Dadurch, dass der Wald den Blick auf die Straße versperrt, kann dieser zum Wohlbefinden beitragen.

Es sollte ein Modell entwickelt werden, um die Auswirkungen des Schalls zu ermitteln. Heutzutage wird die Schallberechnung durch computergestützte Modelle berechnet. Das werden die Gutachterbüros machen.

Förderfähigkeit

Was passiert, wenn der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1,0 fällt? Der Auftrag des Zweckverbands ist es, eine StUB zu planen, die den von den drei Städten festgelegten Bewertungskriterien Stand hält. Dazu zählt auch die Finanzierbarkeit, die durch die Förderfähigkeit der Trassenvarianten bedingt wird. Wenn der Kosten-

Nutzen-Faktor einer Trassenvariante unter 1,0 fällt, dann ist diese nicht finanzierbar und kann in der weiteren Planung nicht berücksichtigt werden.

Entscheidung

Wenn die Planung abgeschlossen ist, wird diese dann den Bürgerinnen und Bürgern zur Abstimmung vorgelegt? Bevor das Planfeststellungsverfahren beginnt, werden die Stadträte über die Planungen abstimmen. Die Bürgerinnen und Bürger haben in der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsverfahren erneut die Möglichkeit, ihre Belange einzubringen.

Stadtrat Bußmann ergänzt, dass es Aufgabe des Stadtrates sei, einen Beschluss zur weiteren Entwicklung der StUB zu treffen. Dafür seien die gewählten Vertreterinnen und Vertreter da. Sicherlich werde das Thema StUB auch im kommenden Kommunalwahlkampf auftauchen.

Bau und Inbetriebnahme

Wie hoch muss die Unterführung unter der Weinstraße sein? Die Durchfahrtshöhe der Unterführung muss ggf. angepasst werden. Für die StUB werden ca. 6m benötigt.

Wann würde gebaut werden? Aktuell wird das Raumordnungsverfahren vorbereitet. Erst nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens kann ein Planfeststellungsverfahren angestrebt werden. Die Dauer eines Planfeststellungsverfahrens ist schwer abzusehen. Der momentane Zeitplan sieht den Baubeginn in Nürnberg für 2023 vor.

Zum Abschluss der Begehung luden die Vertreter des Zweckverbands die Teilnehmenden zum nächsten Trassen-Forum am 13. Juli im Redoutensaal in Erlangen ein. Dort werden die im Dialog eingebrachten Trassenvarianten und die ersten Untersuchungsergebnisse des beauftragten Gutachterbüros vorgestellt. Weitere Lokalforen finden am 6.6.18 in Büchenbach und am 12.7.18 für das Nürnberger Stadtgebiet statt. Die Nürnberger Veranstaltung wird als mobile Bürgerversammlung der Stadt per Fahrrad durchgeführt. Es wird auch einen Abstecher nach Tennenlohe geben, wo Erlanger interessierte Bürger hinstoßen können.

Herr Weber dankte allen Teilnehmenden für ihre Fragen und Hinweise. In der Turnhalle der Grundschule Tennenlohe konnten die Teilnehmenden aktuelle Pläne einsehen und weitere Gespräche mit den Vertretern der Stadt, des Zweckverbands und des Gutachtertteams führen.

6. Impressionen:



