

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

– Dokumentation 7. Lokalforum (Regnitzquerung) –

Datum:	Mittwoch, 23. Januar 2019
Ort:	Redoutensaal, Erlangen
Zeit:	18.30 Uhr – 21.30 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Aktueller Sachstand	3
TOP 3 Erste Ergebnisse der Variantenprüfung „Regnitzquerung“	3
TOP 4 Infomarkt	6
TOP 5 Abschlussdiskussion	7
TOP 6 Ausblick.....	11

TOP 1 Begrüßung

Der Moderator, Herr Dr. Ewen vom team ewen, begrüßt die circa 150 Teilnehmenden zum 7. Lokalforum zur Stadt-Umland-Bahn. In Vorbereitung auf das in 2019 anstehende Raumordnungsverfahren seien im Dialogforum im November 2018 die Untersuchungsergebnisse zu zahlreichen Trassenvarianten vorgestellt und diskutiert worden. Dem Abschnitt zwischen der Erlanger Innenstadt über den Regnitzgrund bis nach Büchenbach sei eigens das aktuell stattfindende Lokalforum gewidmet. Ziel der Veranstaltung sei es, die Untersuchungsergebnisse dieses zentralen Trassenbereichs vorzustellen. Herr Dr. Ewen weist darauf hin, dass für die Dokumentation des 7. Lokalforums und für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Fotoaufnahmen gemacht würden. Er bittet darum, dass sich Teilnehmende, die nicht fotografiert werden möchten, bei den Mitarbeitenden des Zweckverbands melden. Herr Dr. Ewen stellt die zwei anwesenden Gebärdensprachdolmetscherinnen vor.

Auf die Nachfrage, ob Mitglieder aus dem Inneren und Äußeren Kreis des Dialogforums anwesend seien, melden sich etwa 30 Personen. Die Mehrheit aller Teilnehmenden kommt aus Erlangen, etwa ein Viertel der Teilnehmenden von außerhalb. Von Seiten der Natur- und Umweltschutzverbände sind ebenfalls einige Teilnehmende vertreten, genauso wie mehrere Stadträte der drei Städte.

Herr Dr. Ewen gibt einen Überblick über den Veranstaltungsablauf. Er begrüßt Herrn Dr. Janik, den Erlanger Oberbürgermeister. Im Gespräch mit Herrn Dr. Ewen geht Herr Dr. Janik auf die Bedeutung des Dialogs zur Regnitzquerung ein:

Frage (Herr Dr. Ewen): Im Frühjahr des letzten Jahres hat bereits ein Lokalforum zum Trassenabschnitt durch den Regnitzgrund stattgefunden.

Antwort (Herr Dr. Janik): Das Lokalforum im März 2018 hat vor Ort im Rahmen einer gemeinsamen Befahrung des Regnitzgrunds stattgefunden. Trotz eisiger Temperaturen brachten sich zahlreiche Teilnehmende in die angeregten Diskussionen zu den verschiedenen Querungsmöglichkeiten des Regnitzgrunds ein.

Frage (Herr Dr. Ewen): Die Diskussionen um die Querung des Regnitzgrunds werden heißer, nun da die Planung konkreter wird. Was ist im Dialog möglich? Was muss über andere Wege angegangen werden?

Antwort (Herr Dr. Janik): Die Diskussionen, wie und wo die StUB von der Innenstadt auf die andere Seite der Regnitz kommt, werden seit Jahrzehnten geführt. Die Querung des Regnitzgrunds ist in der Planung der StUB ein zentrales Thema, das auch einen entscheidenden Einfluss auf die Förderfähigkeit des Vorhabens hat. Insofern halte ich das Vorgehen des Zweckverbands, der Regnitzquerung ein weiteres Lokalforum zu widmen, für richtig. Im heutigen Forum werden keine Entscheidungen getroffen. Es geht vielmehr darum, Fragen zu klären. Die Entscheidung, welche Variante im Raumordnungsverfahren als Vorzugsvariante dargestellt wird, wird final seitens der drei Stadträte und der Gremien des Zweckverbandes getroffen. Im nächsten Schritt entscheidet die Regierung von

Mittelfranken in ihrer Funktion als Landesplanungsbehörde über die Variante der Wahl.

Frage (Herr Dr. Ewen): Die endgültigen Entscheidungen werden in anderen Gremien getroffen. Welchen Zweck hat dann das heutige Forum?

Antwort (Herr Dr. Janik): Als prominentes Beispiel für einen Beitrag aus dem Dialog, der die Planung verändert hat, ist der Park&Ride-Parkplatz an der A3 zu nennen. Auch eine der untersuchten Querungsvarianten durch den Regnitzgrund ist über den Dialog eingegangen. Das zeigt, dass es sich beim Dialogforum nicht um eine Alibiveranstaltung handelt. Der Zweckverband hinterfragt die Vorschlagsvariante aus der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 konsequent. Bessere oder ähnlich aussichtsreiche Trassenvarianten haben in gleichem Maße eine Chance. Weiterhin dient das Lokalforum dazu zu zeigen, wie der hochkomplexe Planungsprozess zwischen den drei Städten vonstattengeht und wie die planungsrelevanten Entscheidungen getroffen werden.

TOP 2 Aktueller Sachstand

Herr Dr. Ewen übergibt das Wort an Herrn Große-Verspohl, den Geschäftsleiter des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn. In einer Präsentation *[Anmerkung: Präsentation online zu finden unter: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-23-01-2019/>]* gibt er einen Überblick über die planerischen Grundlagen, den aktuellen Sachstand und eine zeitliche Verortung im Planungsprozess. Er lädt die Teilnehmenden dazu ein, über die ausliegenden Anmerkungsbögen ihre Anregungen zu den Varianten und den Bewertungen rückzumelden. Der Zweckverband wird diese gemeinsam mit dem beauftragten Gutachterteam prüfen.

TOP 3 Erste Ergebnisse der Variantenprüfung „Regnitzquerung“

Herr Gräf, Technischer Leiter des Zweckverbands, stellt die Untersuchungsergebnisse zur Regnitzquerung vor *[Anmerkung: Präsentation online zu finden unter: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-23-01-2019/>]*. Dabei gibt er eine Übersicht über die 13 untersuchten Variantenvorschläge, die sich in drei Gruppen unterteilen lassen:

- Dechsendorfer Damm (4 Varianten)
- Mittlere Regnitzquerung (6 Varianten)
- Büchenbacher Damm (3 Varianten)

Pro Variantengruppe werde mindestens eine Variante in der zweiten Stufe des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (kurz: FAR-Verfahren) geprüft. Mit der Bearbeitung der Variantenstudie zur Regnitzquerung seien die Büros Intraplan Consult GmbH (München) und BPR Beratende Ingenieure (Hannover) und mit der Bearbeitung der Umweltprüfung das Büro ANUVA (Nürnberg) beauftragt worden. Er geht auf die Fortschreibung der Vorschlagsvariante ein und erläutert die

Ergebnisse der Variantenprüfung auf planerische Machbarkeit. Anschließend berichtet er, dass alle Regnitzquerungen mit der Notwendigkeit eines neuen Bauwerks durch den Regnitzgrund einhergehen. Die Varianten durch die Pfarrstraße seien u. a. mangels planerischer Machbarkeit ausgeschieden.

Herr Dr. Arnold, Gutachter vom Büro Intraplan, stellt im Anschluss das Vorgehen des FAR-Verfahrens vor. Er weist darauf hin, dass zahlreiche Bewertungskriterien mit gleicher Gewichtung in das FAR-Verfahren einfließen.

Herr Dr. Ewen begrüßt im Anschluss an die Präsentationen den Ersten Bürgermeister Herzogenaurachs und Zweckverbandsvorsitzenden, Herrn Dr. Hacker, und den persönlichen Referenten des Nürnberger Oberbürgermeisters, Herrn Ruf.

Er lädt zunächst die Mitglieder des Inneren und Äußeren Kreises des Dialogforums und anschließend die anwesenden Gäste dazu ein, Verständnisfragen an die Vortragenden zu stellen. Herr Große-Verspohl, Herr Gräf und Herr Dr. Arnold stehen zur Beantwortung der Fragen zur Verfügung. Neben einigen Fragen zum gutachterlichen Vorgehen und den Prüf- und Untersuchungsergebnissen gehen insbesondere Fragen und Anregungen zur Untersuchung der Variante durch die Pfarrstraße in die Diskussion ein.

Fragen und Anregungen zur Methodik der Prüfung auf planerische Machbarkeit und des FAR-Verfahrens

Frage: Wieso wird die wenig aussichtsreiche Variante 1.4 überhaupt weitergeprüft? Handelt es sich dabei um eine Alibivariante über den Dechsendorfer Damm?

Antwort: Bei der Variante 1.4 handelt es sich voraussichtlich um eine wenig aussichtsreiche Variante. Trotzdem soll die Variante 1.4 vertieft geprüft werden. Bei der Regnitzquerung handelt es sich um den zentralen Trassenabschnitt der StUB – einerseits aufgrund der Belange des Natur- und Umweltschutzes, andererseits aufgrund der im Regnitzgrund notwendigen, kostenintensiven Ingenieurbauwerke. Vor diesem Hintergrund hat sich der Zweckverband entschieden, aus jeder Gruppe der vorgeschlagenen Regnitzquerungen [Anmerkung: Dechsendorfer Damm / Mittlere Regnitzquerung / Büchenbacher Damm; vgl. Präsentation unter: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-23-01-2019/>] mindestens eine – und zwar die jeweils aussichtsreichste – Variante im Rahmen der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens noch detaillierter zu prüfen. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass keine Querungsvariante zu früh im Prüfverfahren ausgeschlossen wird.

Frage: Wieso wird die jeweils beste Querungsvariante der drei Variantengruppen tiefer untersucht? Warum werden nicht die Querungsvarianten in den Unterlagen für das Raumordnungsverfahren dargestellt, die im Rahmen der Trassenuntersuchung insgesamt am besten abschneiden?

Antwort: Der Zweckverband hat den Auftrag, eine leistungsfähige, umweltverträgliche und förderfähige StUB zu planen. Bei der Regnitzquerung handelt es sich um einen lange diskutierten, zentralen Abschnitt der StUB. Der Zweckverband wird für jede Variantengruppe (Dechsendorfer Damm / Mittlere Regnitzquerung / Büchenbacher Damm) diejenige Variante im Rahmen der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens genauer untersuchen, die in der ersten Stufe des FAR-Verfahrens am besten abgeschnitten hat. Hinzu kommt die Vorschlagsvariante. Insgesamt werden folglich fünf Möglichkeiten der Querung [Anmerkung: Für die Variantengruppe „Büchenbacher Damm“ sind zwei Varianten punktgleich] in der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens genauer untersucht. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass keine Querungsvariante zu früh im Prüfverfahren ausgeschlossen wird. Darüber soll eine saubere Entscheidungsgrundlage für die Politik geschaffen werden.

Fragen und Anregungen zur Trassenvariante durch die Pfarrstraße

Frage: Wie sieht es mit der Genehmigungsfähigkeit der Trassenvariante durch die Pfarrstraße aus?

Antwort: Der Zweckverband steht regelmäßig im Austausch mit den zuständigen Mitarbeitenden bei der Genehmigungsbehörde. In diesen Gesprächen wurde dem Zweckverband mitgeteilt, dass der Streckenverlauf durch die Pfarrstraße aufgrund der unterschrittenen Mindestbreite des Gehwegs keine Aussicht auf Genehmigungsfähigkeit hat. Der Zweckverband hat die Aufgabe, eine genehmigungsfähige Planung zu erarbeiten. Um diese Aufgabe zu erfüllen, kann der Zweckverband eine Trassenführung durch die Pfarrstraße nicht weiterverfolgen.

Frage: Wieso ist es nicht möglich, die StUB eingleisig durch die Pfarrstraße zu führen?

Antwort: Eine eingleisige Linienführung geht mit schwerwiegenden Nachteilen einher, zum Beispiel in Hinblick auf den Betriebsablauf. Die Trassenvarianten durch die Pfarrstraße schneiden zudem in der Gesamtbewertung vergleichsweise schlecht ab. Das hängt beispielsweise damit zusammen, dass im nachfolgenden Verlauf hohe nicht zuwendungsfähige Kosten für straßenbündige Bahnkörper in der Möhrendorfer Straße und Aufwände für den Umbau der Querung von Bahnlinie und Autobahn anfallen. Aufgrund dieser wenig aussichtsreichen Gesamtbilanz sollten aus Sicht des Zweckverbands keine weiteren Ressourcen für eine vertiefte Prüfung der Varianten durch die Pfarrstraße eingesetzt werden.

Frage: Die verkehrliche Situation in der Pfarrstraße ist aktuell schon herausfordernd: Für Zufußgehende steht nur wenig Raum zur Verfügung, die Befahrung durch Busse im Gegenverkehr ist aufgrund des schmalen Straßenraums schwierig. An dieser Situation wird sich nichts ändern egal, ob die StUB durch die Pfarrstraße verläuft oder nicht. Wieso sollte die StUB nicht durch die Pfarrstraße führen, wenn die Situation dort sowieso verkehrlich herausfordernd bleibt?

Antwort: Die verkehrliche Situation in der Pfarrstraße ist auch unabhängig von der Trassenführung der StUB herausfordernd, genießt jedoch in gewissem Umfang Bestandsschutz. Bei der Planung eines Neubaus müssen jedoch die aktuell geltenden Vorgaben eingehalten werden.

Frage: Ist es möglich, den kurzen besonders schmalen Abschnitt der Pfarrstraße zum Shared Space umzuwandeln und die StUB zweispurig durch die Pfarrstraße zu führen?

Antwort: Wir werden uns gerne noch einmal anschauen und prüfen, ob mit diesem Ansatz die verfügbare Breite ausreichend ist.

Fragen und Anregungen zu weiteren Trassenvarianten

Frage: Wie wird der Siemens Campus über die vorgestellten Varianten im Bereich Büchenbacher Damm erschlossen?

Antwort: Die vorliegenden Varianten ermöglichen einen Zugang über eine Haltestelle im Bereich Paul-Gossen-Straße / Äußere Brucker Straße. Die Trassenvorschläge, die den Siemens Campus unmittelbar erschließen, sind aufgrund einer vergleichsweise schlechten Gesamtbewertung in der vorhergehenden Prüfstufe ausgeschlossen worden. Die Ergebnisse der vorherigen Prüfstufe wurden in den vergangenen Forensitzungen behandelt und stehen online unter: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/dialogforum/> zur Verfügung.

Frage: Die Trassenvarianten über den Dechsendorfer Damm müssen doch aufgrund ihrer Streckenlänge schlecht hinsichtlich der Fahrtzeit abschneiden, oder?

Antwort: Das ist richtig, hinsichtlich des Kriteriums Fahrtzeit schneiden die Trassenvarianten über den Dechsendorfer Damm vergleichsweise schlecht ab. Die mittleren Querungen schneiden in Hinblick auf die Fahrtzeit am besten ab.

TOP 4 Infomarkt

Im Anschluss an die Rückfragerunde lädt Herr Dr. Ewen die Teilnehmenden zum Infomarkt ein. Herr Dr. Ewen stellt die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner der vom Zweckverband beauftragten Planungsbüros und der Stadtverwaltungen vor. Etwa eine Stunde lang haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich an drei Themenecken über die Ergebnisse der Variantenprüfung zu informieren und ins Gespräch zu kommen.

Nach dem Infomarkt fasst Herr Gräf die Diskussionen in der Themenecke „Planerische Machbarkeit“ zusammen: Ein wichtiges Thema war die Streckenführung durch die Pfarrstraße, die entsprechend der aktuellen Richtlinien mit einem Querschnitt von 8,90 Meter im engsten Abschnitt zu schmal für eine Straßenbahn mit Straße und Gehwegen ist. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, wie z. B. ein Durchfahrtsverbot für den Autoverkehr oder eine eingleisige Trassenführung, lösen die planerischen Probleme nicht. Diskutiert wurden Nebenstraßen, die alternativ zur Pfarrstraße genutzt werden könnten. Das Ausscheiden der Linienführung durch die

Neumühle stieß in den Diskussionen auf Verständnis. Darüber hinaus stellten die Teilnehmenden zahlreiche Detailfragen.

Herr Dr. Arnold geht auf die Diskussionsthemen an der Themenecke „Ergebnisse der Bewertung“ ein: Die Teilnehmenden brachten viele Verständnis- und Detailfragen in die Gespräche ein. Ein Hinweis zur Bewertungsmethodik lautete, dass deutlicher kommuniziert werden muss, dass die Bewertungskriterien gleichgewichtet in die Bewertung eingehen. Teilnehmende stellten die Frage, wieso nur die Bewertungsergebnisse für den Abschnitt Büchenbach-West bis zur Stadtmitte Erlangens dargestellt sind. Herr Dr. Arnold erklärt, dass auch die anderen Abschnitte bewertet und die Ergebnisse im vorhergehenden Dialogforum vorgestellt wurden

[Anmerkung: Die Ergebnisse sind zu finden unter:

<https://stadtumlandbahn.de/dialog/dialogforum/4-dialogforum-28-11-2018/>.

Frau Töpfer-Hofmann, Geschäftsführerin des Büros ANUVA, gibt einen Überblick über die Diskussion an der Themenecke „Natur- und Artenschutzbelange“: Die Teilnehmenden schätzten die mittleren Querungsvarianten als besonders kritisch ein, da hier der größte Eingriff in Natur- und Umwelt zu erwarten ist.

TOP 5 Abschlussdiskussion

Herr Dr. Ewen eröffnet die abschließende Diskussion im Plenum. Zu Beginn der Diskussionsrunde bittet Herr Dr. Ewen die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Natur- und Umweltschutzverbände um eine Einschätzung der vorgestellten Querungsvarianten. Die Vertreterinnen und Vertreter vom Landesbund für Vogelschutz (LBV), Bund Naturschutz (BN), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Naturschutzgemeinschaft Erlangen (NGE) geben in ihren Einschätzungen zu verstehen, dass die Regnitzquerung hinsichtlich der Belange des Natur- und Artenschutzes ein kritischer Abschnitt der StUB sei. Insbesondere bei den Querungsvarianten in der Mittellage sei ein großer Eingriff in die Natur zu erwarten. Als ein besonders schützenswerter Bereich im Regnitzgrund werden die Seelöcher genannt. Die Verbände begrüßen, dass Alternativen über die bestehenden Dämme weitergeprüft würden. Sie plädieren tendenziell für die Prüfung von Varianten durch die Erlanger Innenstadt und über den Büchenbacher Damm. Ein Vertreter lobt die Möglichkeit, im StUB-Dialog die Anliegen des Naturschutzes einbringen zu können. Es sei wichtig, den Belangen des Natur- und Umweltschutzes einen hohen Stellenwert in der Planung einzuräumen.

Herr Dr. Ewen bittet die nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Bürgerinnen und Bürger des Inneren Kreises des Dialogforums um eine Einschätzung zum Vorgehen und den aktuellen Ergebnissen der Variantenbewertung. Vier der anwesenden Bürgerinnen und Bürger geben eine Einschätzung ab: Sie äußern sich positiv über die angeregten Diskussionen, die sie während des Infomarkts erlebt haben. Sie hätten wahrgenommen, dass die Bewertungsmethodik verständlich und objektiv sei und dass die Natur- und Umweltschutzbelange ein wichtiges Bewertungskriterium neben anderen Bewertungskriterien darstellen würden. Sie hätten beobachtet, dass

die Natur- und Umweltschutzbelange im Dialog besonders in den Vordergrund gestellt würden. Sie äußern die Erwartung, dass die Natur- und Umweltschutzverbände die auf der umfangreichen Bewertung basierende Entscheidung für eine finale Variante mittragen. Aus den Diskussionen zu den Bewertungsergebnissen haben die ausgewählten Bürgerinnen und Bürger mitgenommen, dass eine genauere Untersuchung der Pfarrstraße wichtig sei. Sie drücken Unverständnis darüber aus, wieso in die wenig aussichtsreiche Variante 4.1 über den Dechsendorfer Damm noch weiter Ressourcen in Form einer vertieften Prüfung gesteckt werden sollen.

Schließlich stellt einer der zufällig ausgewählten Bürger aus dem Inneren Kreis des Dialogforums die Frage, *welche Spielräume es im vorgestellten Bepunktungssystem gibt.*

Antwort: Alle planerisch machbaren Varianten wurden in der ersten Stufe des FAR-Verfahrens bewertet. Die Gutachterinnen und Gutachter sind bei der Bewertung systematisch vorgegangen. Sie haben die vielen, vorab festgelegten Bewertungskriterien für jede Variante untersucht. Die Prüfungsergebnisse zu den einzelnen Kriterien gingen jeweils mit gleicher Gewichtung in die Trassenbewertung ein.

Herr Große-Verspohl, Herr Gräf und Herr Dr. Arnold beantworten in der weiteren Diskussion Fragen und nehmen Hinweise entgegen. Die Mitglieder des Dialogforums und die Gäste bringen die folgenden Anregungen und Fragen ein:

Fragen und Anregungen zur Methodik der Prüfung und Bewertung

Frage: Der Dialog ist von Transparenz und Nachvollziehbarkeit gekennzeichnet. Nicht plausibel ist, dass die Querungsvarianten über den Dechsendorfer Damm und den Büchenbacher Damm, die vergleichsweise schlecht abschneiden, weiter untersucht werden. Wieso werden diese Querungsvarianten weitergeführt?

Antwort: Die jeweils beste Querungsvariante aus den drei Variantengruppen wird in der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens genauer untersucht. Dadurch soll sichergestellt werden, dass keine Querungsvariante zu früh ausscheidet.

Frage: Die Entscheidung darüber, welche Trassenvariante als Vorzugsvariante ins Raumordnungsverfahren geht, wird im Stadtrat getroffen. Damit eine Trassenvariante überhaupt im Stadtrat diskutiert wird, ist ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator notwendig. Es sollte eine Trassenvariante über den Büchenbacher Damm mit einer guten Erschließung des Stadtteils Büchenbach und einer möglichst schnellen Erschließung Herzogenaurachs als Gesamtvariante in der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens mit untersucht werden.

Antwort: Die Varianten, die über den Büchenbacher Damm führen, werden einer Kombinationsbetrachtung unterworfen. Im Austausch mit den Gutachterinnen und Gutachtern werden die Varianten schrittweise weiterbetrachtet. Es werden keine Trassenvarianten aufgrund der Regnitzquerung ausscheiden, die in der Gesamtbetrachtung eine Chance haben.

Frage: Die Trassenführung der StUB sollte in ein Erschließungskonzept für die gesamte Region eingebettet sein. Bei der aktuellen Planung sollten mögliche Erweiterungen Richtung Höchststadt oder eine Ost-West-Verbindung von Büchenbach über den Dechsendorfer Damm bis nach Sieglitzhof mitgedacht werden.

Antwort: Der Zweckverband hat das politische Mandat für die Planung des L-Netzes von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach. Ohne die Zustimmung des Landkreises ist keine Erschließung in Richtung Höchststadt möglich. Allerdings werden bei der aktuellen Planung mögliche Erweiterungen des Netzes Richtung Osten berücksichtigt.

Fragen und Anregungen zu den Prüfergebnissen der Trassenvariante durch die Pfarrstraße

Frage: Die Variante durch die Pfarrstraße scheidet laut der Prüfergebnisse aus, weil sie nicht genehmigungsfähig ist. Das liegt auch daran, dass sich in der Pfarrstraße Schwerlastverkehr begegnet. Wenn die Pfarrstraße in eine Einbahnstraße umgewandelt wird, dann gibt es dieses Problem nicht mehr und eine Genehmigung ist möglich.

Antwort: In die Prüfung auf planerische Machbarkeit gehen mehrere Kriterien ein. Die Streckenführung durch die Pfarrstraße ist nicht nur aufgrund des Begegnungsverkehrs von Bussen und LKW vor Ort ausgeschieden. Die Trassenvariante durch die Pfarrstraße und über den Dechsendorfer Damm ist sowohl an lokalen Prüfkriterien, wie der geringen Straßenbreite, wie auch an systemischen Prüfkriterien, die in der Bewertungstabelle sichtbar sind, gescheitert.

Frage (Stadtteilbeirat Erlangen Innenstadt): Ist es möglich, den kurzen schmalen Abschnitt in der Pfarrstraße durch eine Untertunnelung zu umgehen, wie es in anderen Städten gemacht wurde?

Antwort: Tunnellösungen gehen mit Rampenbauwerken einher. Für die StUB wären circa 150 Meter lange Rampen notwendig. Wird der enge Straßenraum in der Innenstadt mit Rampen versehen, können Fahrzeuge für Noteinsätze oder sonstige Dienstleistungen mögliche Ziele vor Ort nicht mehr erreichen. Die Planungsbüros haben mehrere Tunnellösungen in der Erlanger Innenstadt untersucht. Das Ergebnis ist, dass eine Tunnellösung nur bei der Güterhallenunterführung funktioniert, wo bereits Rampen vorhanden sind. Tunnellösungen würden darüber hinaus am Bewertungskriterium der Investitionskosten scheitern.

Frage: Die Diskussionen zur Pfarrstraße sind nicht zielführend. Die Trassenvariante durch die Pfarrstraße lässt den Hauptbahnhof aus. Ein Umstieg zwischen StUB und Bahn über den Hugenottenplatz macht die StUB unattraktiv.

Antwort: Die Anbindung des Hauptbahnhofs über den Hugenottenplatz stellt kein Ausschlusskriterium für eine Trassenvariante dar, wird jedoch in der Bewertung berücksichtigt. Beispielsweise führt die weiter verfolgte Trassenvariante 3.1. auch nicht direkt am Hauptbahnhof vorbei.

Frage: Bei der Prüfung der Variante durch die Pfarrstraße hat auch die Begegnung mit dem Busverkehr ein Problem dargestellt. Wieso lässt sich dieses Problem nicht dadurch lösen, dass die StUB den Busverkehr ersetzt?

Antwort: Wenn durch die Pfarrstraße keine Busse mehr fahren dürfen, führt das zu mehr Umstiegen oder einer alternativen Führung der Buslinien. Die Trassenvariante durch die Pfarrstraße ist an mehreren Prüfkriterien gescheitert [Anmerkung: vgl. Antworten oben].

Fragen und Anregungen zu den Belangen des Natur- und Artenschutzes

Frage: Der Einfluss der Linienführung über die Wöhrmühlinsel auf das Landschaftsschutzgebiet wird erst durch die Trassenausführung klar. Ist die Trassenquerung über die Wöhrmühlinsel als Brücke oder als Damm geplant?

Antwort: Die StUB-Trasse soll in der Ausführung einer Brücke umgesetzt werden. Nur auf denjenigen Trassenabschnitten, wo sich aktuell Dämme befinden, würden die Dämme für die StUB-Trasse verbreitert werden.

Frage: Es ist wichtig, verträgliche Trassenlösungen zu schaffen. Der Fahrzeitunterschied zwischen der Regnitzquerung in der Mittellage und den Querungsvarianten über die bestehenden Dämme liegt bei nur sechs Minuten. Ist dieser geringe Fahrzeitunterschied wichtiger als die Belange des Naturschutzes?

Antwort: Im Rahmen der zweiten Stufe des FAR-Verfahrens wird deutlich werden, wie sich die Bewertungskriterien, wie z. B. die Fahrzeit oder die Erschließung, auf den Nutzen-Kosten-Indikator der jeweiligen Trassenvariante auswirken. Die Förderfähigkeit einer Trassenvariante ist nur dann gewährleistet, wenn sie mit einem positiven Nutzen-Kosten-Indikator einhergeht.

Anregung aus dem Publikum: Bei der Bewertung geht es darum, neben Naturschutzbelangen auch andere Belange zu betrachten. Zum Beispiel sind neben der Fahrdauer auch die Fahrgastzahlen wichtig. Ziel sollte sein, diejenige Variante zu ermitteln, die möglichst viele Vorteile kombiniert.

Anregung aus dem Publikum: Der Planungsauftrag für die StUB lautet, die drei Städte über möglichst kurze Fahrzeiten miteinander zu verbinden. Bei der Abwägung der verschiedenen Bewertungskriterien braucht es Kompromisse, auch von Seiten der Naturschutzverbände.

Sonstige Fragen und Anregungen

Anregung: Aktuell wird die Lage eines neuen Busknotenpunkts in Erlangen diskutiert. Sollte der Busknotenpunkt westlich des Hauptbahnhofs verortet werden und die StUB östlich des Hauptbahnhofs verlaufen, wird ein Umstieg zwischen Bus und StUB sehr unattraktiv.

Antwort: Eine gute Verknüpfung der StUB-Trasse mit dem Busverkehr ist wichtig. Um eine gute Verknüpfung zwischen Bus und StUB sicherzustellen, ist der Zweckverband im Dialog mit der städtischen Verkehrsplanung.

Frage: Werden die weiteren Ergebnisse erneut in einem Forum vorgestellt?

Antwort: Die Forumsreihe wird fortgesetzt [Anmerkung: siehe TOP 6 „Ausblick“].

TOP 6 Ausblick

Am Schluss des Lokalforums weisen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf daraufhin, dass die Unterlagen zur Sitzung im Internet zu finden sind [Anmerkung: siehe Link: <https://stadtumbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-23-01-2019/>]. Sie fassen zusammen, dass sie als ein zentrales Sitzungsthema die Erschließung der Innenstadt insbesondere über die Pfarrstraße wahrgenommen haben. Der Zweckverband und die beauftragten Planungsbüros werden die vorgestellten Ergebnisse anhand der Sitzungsbeiträge prüfen. Im nächsten Dialogforum am Dienstag, 12. März 2019, von 18.30 Uhr bis 22.00 Uhr im Redoutensaal in Erlangen werden die weiteren Ergebnisse vorgestellt. Der Zweckverband lädt am Mittwoch, 13. Februar 2018, zum nächsten Lokalforum zur Trassenvariante durch die Sieboldstraße ein. Dieses Lokalforum wird in Form einer Vorort-Begehung stattfinden, die um 18.00 Uhr am Beşiktaş-Platz startet.

In ihrem weiteren Ausblick zeigen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf auf, dass sich der Planungsprozess nun in der Phase kurz vor dem Raumordnungsverfahren befindet. Zeitnah steht die Entscheidung der Stadträte über eine Vorzugsvariante an. Diese Entscheidung ist die Grundlage, um noch im ersten Halbjahr 2019 die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren einreichen zu können. Die Leiter des Zweckverbands danken den Teilnehmenden für ihr Kommen und verabschieden sich.

In einem abschließenden Gespräch mit Herrn Dr. Ewen geht Herr Dr. Janik darauf ein, was er aus der aktuellen Sitzung mitnimmt. Er sei sehr angetan davon, mit wieviel Sachlichkeit und Ruhe sich alle Teilnehmenden an dieses heiße Thema wagen würden. Er nehme zwei Aufgaben wahr: Um die Trassenvariante durch die Pfarrstraße bewerten zu können, sollte ein Szenario entwickelt werden unter der Fragestellung – was müssten wir alles tun, damit die StUB durch die Pfarrstraße verlaufen kann. Es gelte hier, auch die mit dieser Trassenführung einhergehenden Bauten zur Querung der Bahnlinie und der Autobahn einzubeziehen. Auf Basis des aktuellen Informationsstands habe er dazu eine vorsichtig-skeptische Einschätzung, denn insbesondere in der weiteren Trassenführung gehe diese Variante mit hohen Kosten und einem vergleichsweise niedrigen Nutzen einher. Als weitere Aufgabe sehe er eine fundierte Prüfung der Trassenvarianten über den Büchenbacher Damm in ihrer Gesamtwirkung. In Hinblick auf diese Variante müsse möglicherweise auch schon über den Betrieb und damit über einen Aspekt nachgedacht werden, der die Ausgestaltung der StUB betreffe (also die Frage nach dem „Wie?“). Am Ende der Variantenprüfung dürfe nicht der Vorwurf im Raum bleiben, der Zweckverband habe

interessante Varianten nicht ausreichend geprüft. Sollte die Entscheidung letztendlich auf eine der mittleren Querungsvarianten fallen, müsse vorab mit ausreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass es keine gleich gute Trassenvariante entlang der bestehenden Regnitzquerungen gebe.

Herr Dr. Ewen bedankt sich bei den Teilnehmenden für den angeregten Dialog und lädt die Teilnehmenden zu den kommenden Forumsveranstaltungen ein.