



„Mit dem Informationsstand wächst die Akzeptanz“

Im Frühjahr 2016 hatten die Städte Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn gegründet. Dessen Geschäftsstelle nahm im Januar 2017 ihre Arbeit auf. Über den Stand des Projekts und ihre Erfahrungen berichten der Verbandsvorsitzende und Erlanger Oberbürgermeister Dr. Florian Janik, der Geschäftsleiter des Zweckverbands Daniel Große-Verspohl sowie der technische Leiter Florian Gräf.

Die Stadt-Umland-Bahn ist neben dem weiteren Ausbau der S-Bahn das bedeutsamste Verkehrsprojekt in der Metropolregion. Worin liegt die herausragende Bedeutung der StUB?

Dr. Janik:

Wir leben hier in den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach in einer außerordentlich erfolgreichen Region. Es stellt sich aber zunehmend die Frage, wie wir die Mobilität der vielen Menschen zwischen den verschiedenen Standorten der Uni, den Firmensitzen und den Wohnorten ermöglichen. In Erlangen und Herzogenaurach, beides Städte mit etwa so vielen Arbeitsplätzen wie Einwohnern und vielen Ein- und Auspendlern, nimmt der Pkw-Verkehr weiter zu. Da brauchen wir eine zukunftsfähige Lösung.

Die notwendigen Kapazitäten bietet ein Schienenverkehrsmittel. Es mel-

den sich aber noch immer Kritiker zu Wort, die eine Schienenlösung in Frage stellen.

Dr. Janik:

Wir werden auch nicht jeden davon überzeugen können, dass es das richtige System ist. Beim Bürgerentscheid in Erlangen gab es eine klare Mehrheit für die StUB und auch beim Entscheid des Landkreises hatte sich die Mehrzahl der Herzogenauracher dafür ausgesprochen. Die Bürgerinnen und Bürger in den beiden Städten stehen mit großer Mehrheit hinter der StUB. Entscheidend ist, dass wir eine leistungsfähige Alternative zum Auto anbieten wollen. Das schaffen wir nicht, indem wir Busse einsetzen, wie bisher. Wir brauchen ein großes Fahrzeug, das ausreichende Kapazitäten bietet und das für die Nutzer total attraktiv ist. Das beste Beispiel, wie erfolgreich die Straßenbahn ist, zeigt die Verlängerung in Nürnberg zur Haltestelle Am Wegfeld. Die hat die Erwartungen an

Fahrgästen schon bei weitem übertrafen, weil sie so attraktiv ist. Und genau so ein System brauchen wir.

Ist schon absehbar, wie die Trasse künftig verlaufen wird?

Gräf:

Die StUB ist derzeit das einzige Straßenbahnprojekt in Deutschland, das ein Raumordnungsverfahren durchlaufen muss. Dabei betreten wir ein Stück weit Neuland. Das bedingt, dass wir zunächst alles hinterfragen müssen, was bislang erarbeitet wurde. Dabei haben wir zahlreiche Varianten für die verschiedenen Streckenabschnitte im Blick, die aktuell untersucht werden. Wir prüfen, ob es eventuell bessere Führungsmöglichkeiten gibt als in der früheren Planung. Das ist durch das Verfahren auch so gewollt.

Dr. Janik:

Ich finde, das ist auch gut so. Weil wir



dadurch mit den Befürwortern und Gegnern des Projekts noch einmal diese grundsätzlichen Diskussionen führen können. Wir können für jeden Abschnitt die besten Varianten untersuchen und später aufzeigen, warum wir uns auf genau diesen Trassenverlauf einlassen. Sonst würden uns diese Debatten bei der weiteren Planung immer wieder einholen und ausbremsen. Das ist im Moment sehr aufwändig, aber es zahlt sich später aus.

Gräf:

Es gibt in der Bevölkerung natürlich unterschiedliche Vorstellungen über den Verlauf der Trasse. Die einen wünschen die Erschließung eines bestimmten Punkts, die anderen wollen genau dort, wo sie wohnen, keine Straßenbahn. Da stellt sich die Frage nach alternativen Führungen. Es ist besser, das schon heute zu klären, als erst nach dem Planfeststellungsbeschluss, wo es in die Klage führt. Was erfolgversprechend ist, das prüfen wir und verfolgen es weiter.

Große-Verspohl:

Besonders im Stadtgebiet Erlangen orientieren wir uns an der aktuellen und künftigen städtebaulichen Entwicklung. Mit dem Siemens Campus entsteht zwischen der S-Bahn-Station Paul-Gossen-Straße und der künftigen StUB-Haltestelle ein riesiger Gewerbestandort. In diesem Bereich müssen wir sowohl das Südgelände der FAU als auch den Siemens Campus

ordentlich bedienen. In der Innenstadt werden sich durch die frei werdenden Siemens-Gebäude neue Standorte für die Uni ergeben, auch das müssen wir beim Trassenverlauf mit einbeziehen.

Dr. Janik:

Das ist in Büchenbach ähnlich. Hier stellt sich die Frage, wie nah wir mit der StUB an die Wohnbebauung rankommen. Es geht dabei um die Abwägung zwischen Erschließung auf der einen und Geschwindigkeit auf der anderen Seite. Darauf hat die frühere Studie eine Antwort gegeben, aber auch die hinterfragen wir noch einmal und suchen den besten Weg. Mit ähnlichen Fragestellungen befasst man sich in Herzogenaurach.



Aktuell wird wieder über die Weiterführung der StUB in den Erlanger Osten diskutiert. Wie ist da der Stand?

Dr. Janik:

Der Ost-Ast ist im Moment nicht Teil des Planungsauftrages, da sich der Landkreis Erlangen-Höchststadt mit dem Bürgerentscheid dagegen entschieden hat. Für die Stadt Erlangen ist er allerdings von sehr großer Bedeutung, da wir in diesem Bereich ebenfalls enorme Verkehrsprobleme haben. Im Moment gibt es die Initiative, getragen wirklich von allen Bürgermeistern bis nach Gräfenberg hinaus, mit dem Ziel, die StUB dort künftig noch realisieren zu können. Deren Botschaft lautet: Haltet die Tür für uns weiter offen, damit wir, wenn sich die Chance später ergibt, die Trasse noch verwirklichen können. Es liegt auch in unserem Interesse, jetzt keine Entscheidungen zu treffen, die eine Erweiterung später unmöglich machen.

Die Trassendiskussion ist eng verknüpft mit der intensiven Bürgerbeteiligung. Wie sind Ihre Erfahrungen damit?

Dr. Janik:

Das ist schon sehr vielseitig, was der Zweckverband da macht. Zum einen das Dialog-Forum, in dem regelmäßig zum Projektstand berichtet wird, zum anderen das Online-Forum. Auf ganz großes Interesse stoßen die Ortster-

mine und Trassenbegehungen. Bei allen Erlanger Begehungen war ich dabei und das Interessanteste war für mich die Stimmung. Die Teilnehmer nicken nicht einfach ab, was der Zweckverband vorträgt. Man setzt sich konstruktiv mit der Frage auseinander: Was ist die beste Lösung? Die Leute kommen zu den Veranstaltungen mit ihren Fragen, Ideen und eigenen Vorschlägen. Das ist unglaublich konstruktiv.

Große-Verspohl:

Gerade die Begehungen sind gut dafür geeignet, sich die Straßenbahn beinahe plastisch in einem Straßenzug vorzustellen. Das ist auf einem Plan oder bei einer Präsentation in einer Halle nur schwer vorstellbar.

Dr. Janik:

Eine Sache aus dem Online Forum will ich unbedingt aufgreifen. Da wurde von verschiedenen Personen eine Idee eingebracht, auf die wir alle nicht gekommen sind: ein P+R-Parkhaus mit Straßenbahnhaltestelle, direkt an der Autobahn. Das gibt es noch nirgends in Deutschland. Die Autos bleiben dabei im Bereich der Tank- und Rastanlage Aurach, also im System der Autobahn. Dadurch sind keine weiteren Zufahrten oder aufwändigen Bauwerke erforderlich. Diese Idee fanden wir so brilliant, dass wir sie sofort aufgegriffen haben, um sie planerisch weiterzuentwickeln.

Große-Verspohl:

Wir sind nach einem ersten Gespräch mit der Verkehrsministerin aufgefordert

worden, eine Systemskizze mit der Autobahndirektion abzustimmen. Das ist Voraussetzung, um an das Bundesverkehrsministerium mit dem Vorhaben dieses Pilotprojekts heranzutreten. Es ist zwar noch ein Stück Weg dahin, aber die politische Rückendeckung vor Ort und auf Landesebene haben wir.

Wird eine so intensive Form der Bürgerbeteiligung immer mehr zum Standard, weil gerade bei Großprojekten die Akzeptanz oft fraglich ist?

Gräf:

Das ist ein ganz wichtiger Punkt: Die Akzeptanz wächst mit dem Informationsstand und der Informationstiefe. Eine Maßnahme, von der ich die Hintergründe kenne, von der ich weiß, warum sie durchgeführt werden soll, und zwar nicht zum Selbstzweck, die findet einfach mehr Akzeptanz. Wir merken bei allen Veranstaltungen, dass die Leute ein großes Informationsbedürfnis haben. Häufig ist es schon die Frage „Ist die Stadt-Umland-Bahn ein Zug?“

Dr. Janik:

Für die Erlanger sind die Erfahrungen mit dem langwierigen Bau der S-Bahn sehr präsent. Die Bauarbeiten sind ja noch nicht abgeschlossen, nur das Leiden ist weniger geworden. Darum verstehe ich, dass es hier jetzt Vorbehalte gibt.

Gräf:

In Erlangen und Herzogenaurach fährt heute noch keine Straßenbahn. Da ist

es unsere Aufgabe, das richtige Bild von einer Straßenbahn zu vermitteln. Zum Beispiel, welche Schallemissionen sie mit sich bringt oder nicht mit sich bringt. Sie ist kein Zug, wie man ihn von den Bahnstrecken kennt. In der Bevölkerung gibt es ein Informationsbedürfnis, dem wir unabhängig von der Diskussion über pro und contra nachkommen. Die Veranstaltungen und die Foren sind eine sehr gute Plattform dafür, Information persönlich an die Leute zu bringen.



Angesichts der Diskussion über E-Mobilität und autonomes Fahren gibt es die Meinung, die Straßenbahn wäre ein Auslaufmodell. Was antworten Sie darauf?

Große-Verspohl:

Europaweit sind die Straßenbahnen wieder im Kommen. Ein gutes Beispiel ist Frankreich, dort erlebt die Straßenbahn eine Renaissance. Inzwischen hat fast jede größere Stadt wieder eine Straßenbahn. Sie kann viele Menschen befördern und ist eines der effizientesten Verkehrsmittel, das man sich denken kann. Da machen sich die lange Erfahrung und die kontinuierliche Weiterentwicklung dieses Verkehrsmittels bemerkbar.

Dr. Janik:

Erlangens größtes Problem ist der Platz. Wir haben einfach nicht den Platz für



diese vielen Kraftfahrzeuge, egal, welchen Antrieb die haben. Was den Flächenverbrauch in der Stadt angeht, ist der individuelle Elektroverkehr keine Alternative zur Straßenbahn. Ich glaube auch nicht, dass das autonome Fahren die Lösung bringt. Ganz im Gegenteil. Es gibt Stimmen, die warnen, dass man damit zusätzlichen Verkehr erzeugt. Das sind die vielen Leerfahrten im System, aber auch Fahrten, die aus geringem Anlass durchgeführt werden, einfach weil es bequem ist und mich selbst keine Zeit mehr kostet.

Was sind die nächsten Meilensteine bei der Planung?

Dr. Janik:

Wenn über die Trassenvarianten entschieden ist, peilen wir die Einreichung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren an, das soll im Winter erfolgen. Die anschließende landesplanerische Beurteilung wäre dann ein wirklich großer Meilenstein. Als baurechtliches Verfahren folgt das Planfeststellungsverfahren, wir rechnen 2021 mit dem Beginn.

Große-Verspohl:

Bis dahin werden sich noch weitere strukturelle Entwicklungen ergeben. Denn die drei Städte haben ihre Siedlungsentwicklung in diesem Bereich auf die StUB ausgerichtet. Das bedeutet Bewohner, Arbeits- und Studienplätze. Das haben wir projektbegleitend im



Blick. Denn die StUB ist nicht nur ein ingenieurtechnisches Projekt, sie soll letztlich eine strukturgebende Achse in den drei Städten werden.

Dazu ziehen Sie mit den Städten an einem Strang.

Gräf:

Es ist der Vorteil unserer Organisationsstruktur als Zweckverband der drei Städte, dass wir ganz nah an den Verwaltungen dran sind. Dadurch können die städtebauliche Entwicklung und die Planung der StUB koordiniert ablaufen.

Dr. Janik:

Ein weiteres Beispiel für die gute Zusammenarbeit der Städte ist das solida-

rische Finanzierungsprinzip. Wir haben vereinbart, alle Kosten in einen Topf zu werfen und die Fördermittel abzuziehen. Danach kostet ein Kilometer Gleis überall gleich viel, egal wie schwierig und baulich aufwändig der betreffende Streckenabschnitt ist. Wenn wir jetzt über die verschiedenen Varianten reden, geht es nicht darum, dass eine Kommune an dieser Stelle möglichst viel einsparen will. Wir reden darüber, die beste Lösung zu finden. Das war eine der besten Entscheidungen überhaupt, weil sie heute die Diskussion zwischen den Städten so einfach macht.

