



FÜNF VGN-STATEMENTS ZUR STADT-UMLAND-BAHN

StUB ist wichtigstes Verkehrsprojekt im Zentrum
der Metropolregion Nürnberg

Stand: 24.04.2024

Kurzfassung

Statement 1

Die Stadt-Umland-Bahn steht in einer Linie mit den Zielen, die der VGN seit seiner Gründung verfolgt. Gerade im Verdichtungsraum ist es notwendig, die Mobilität vieler Menschen mit einem schnellen, leistungsfähigen und gut vernetzten Verkehrssystem sicherzustellen. Die Anforderungen an das Verkehrssystem erhöhen sich durch die Notwendigkeit von Klimaschutz und Verkehrswende sowie durch die Ansprüche an urbane Lebensqualität.

Statement 2

Die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach liegen in einer Wachstumsregion. Attraktive Lebensverhältnisse für die weiterhin zunehmende Bevölkerung sowie für die Gewinnung von Fachkräften aus den mobilen und klimabewussten Bevölkerungsgruppen sind entscheidend, um im Wettbewerb mit anderen Ballungsräumen zu bestehen. Ein gut ausgebauter und schneller ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor. Er verbindet und vernetzt die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Einrichtungen zur Versorgung und für die Freizeit.

Statement 3

Zur Verringerung der Verkehrsprobleme und für die Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt müssen mehrere Handlungsansätze verfolgt werden:

- › Der Ausbau und die Stärkung des Umweltverbundes von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV sowie eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel zu ihrer gegenseitigen Ergänzung
- › Die Verringerung der bislang dominierenden Rolle des Pkw-Verkehrs im Stadtgebiet
- › Die Bündelung des Nahverkehrs auf nachfragestarken Achsen sowie eine Siedlungsentwicklung und Konzentration von Arbeitsplätzen entlang dieser Achsen
- › Eine neue Abwägung der Flächenverteilung im Verkehrsraum mit Blick auf Stadtverträglichkeit und Lebensqualität
- › Der umfassende Planungsansatz zur Stadt-Umland-Bahn bezieht diese zielführenden Handlungsmöglichkeiten mit ein

Statement 4

Das Verkehrsgebiet der geplanten Stadt-Umland-Bahn liegt in einem prosperierenden Raum mit einer hohen Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Für die starke Verkehrsachse Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach wie auch für den Ostast in die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim bietet die StUB die besten Voraussetzungen. Alternative Lösungen, die den Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Nachhaltigkeit des Verkehrs entsprechen, sind nicht in Sicht.

Statement 5

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg befürwortet nachdrücklich die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn als wichtigstes Nahverkehrsprojekt in der Metropolregion Nürnberg. Das Projekt steht nach professioneller und umfassender Planung vor der letzten Hürde. Ein Aus für die StUB würde die ÖPNV-Planung und die damit verbundene Entwicklung dieses Raumes um viele Jahre zurückwerfen.

Fünf VGN-Statements zur Stadt-Umland-Bahn

StUB ist wichtigstes Verkehrsprojekt im Zentrum der Metropolregion Nürnberg

Die Schaffung eines leistungsfähigen **Schienen- und Verkehrsnetzes**, das die großen auf die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen gerichteten **Pendlerströme** bewältigen kann, war eines der Ziele bei der **Gründung des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN)** im Jahr 1987. Schon wenige Jahre danach folgten die ersten Überlegungen zur Entwicklung eines **ergänzenden Stadtbahnkonzeptes**. Denn die Verkehrsströme im Einzugsbereich der Stadt Erlangen konnten und können nicht allein durch das regionale Schienennetz abgedeckt werden. Gemeinsam gaben die Stadt Erlangen sowie die benachbarten Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim 1992 eine erste Machbarkeitsstudie in Auftrag. Diese prägte schließlich den Begriff der **Stadt-Umland-Bahn**. Seitdem ist der VGN an den Planungen zur StUB beteiligt, bis zur Gründung des gemeinsamen Zweckverbandes der Städte Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach auch in führender Rolle. Vor diesem Hintergrund nimmt der VGN nachfolgend Stellung zur Stadt-Umland-Bahn.

Die **Notwendigkeit eines leistungsfähigen Verkehrssystems** in diesem Raum ist mit der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklung in den zurückliegenden Jahrzehnten **weiter angewachsen**. Hinzu kommen die Herausforderungen durch den **Klimawandel** und die dringend notwendige **Verkehrswende**. Auch orientiert sich die Definition **urbaner Lebensqualität** längst nicht mehr an der autogerechten Stadt. Bestimmende Faktoren sind heute vielmehr gute Arbeitsplätze, saubere Umwelt, mehr Freiräume, städtisches Grün, Nachhaltigkeit und nicht zuletzt ein attraktiver ÖPNV. An den Hochschulstandorten in Erlangen und Nürnberg gehört neben dem Ticketangebot die gute Erreichbarkeit der Einrichtungen zu den Anforderungen der Studierenden. Die FAU zählt insgesamt rund 40.000 Studierende, davon knapp 30.000 am Standort Erlangen. Viele von ihnen pendeln zwischen den Städten oder zwischen den verschiedenen Hochschuleinrichtungen.

Statement 1

Die Stadt-Umland-Bahn steht in einer Linie mit den Zielen, die der VGN seit seiner Gründung verfolgt. Gerade im Verdichtungsraum ist es notwendig, die Mobilität vieler Menschen mit einem schnellen, leistungsfähigen und gut vernetzten Verkehrssystem sicherzustellen. Die Anforderungen an das Verkehrssystem erhöhen sich durch die Notwendigkeit von Klimaschutz und Verkehrswende sowie durch die Ansprüche an urbane Lebensqualität.

Der Verkehrs- und Wirtschaftsraum

Die Städteachse Nürnberg-Fürth-Erlangen ist im Landesentwicklungsprogramm Bayern als Metropole definiert und muss als bedeutsame **Wirtschafts-, Verkehrs- und Entwicklungsregion** gesehen werden. Dazu gehört auch die im Zweckverband Stadt-Umland-Bahn vertretene Stadt Herzogenaurach mit mehr als 26.000 Einwohnern und knapp 25.000 Beschäftigten. Zwischen den genannten Städten bestehen intensive **Pendlerbeziehungen** in alle Richtungen. Die Pendlerströme im Verdichtungsraum sind nicht nur auf ein einziges Zentrum ausgerichtet. Gependelt wird zwischen allen Städten und ihrem Umland. Deshalb ist eine gute **Vernetzung innerhalb der Region** von größter Bedeutung.

Die Stadt Erlangen weist nicht nur eine sehr hohe **Arbeitsplatzdichte** auf, sondern durch Universität, Kliniken, Schulen und Behörden sowie als Einkaufsstadt und Standort von Kultur- und Freizeiteinrichtungen auch eine **hohe Zentralität**. Hinter den zentralörtlichen Funktionen steht die **Mobilität** von zehntausenden Beschäftigten, Kunden, Besucherinnen und Besuchern. Damit diese Mobilität **effizient, stadtverträglich und klimaschonend** stattfinden kann, bedarf es eines gut ausgebauten und attraktiven Verkehrssystems, um möglichst viel Verkehr vom motorisierten Individualverkehr **auf den ÖPNV zu verlagern**.

Die **Bevölkerungsprognose** des Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung für den Zeitraum 2021 – 2041 weist unter den Gebietskörperschaften im VGN überdurchschnittlich hohe **Zuwächse** für die Stadt Erlangen (+3,9 %) und den Landkreis Erlangen-Höchstadt (+5,9 %) aus. Wachstum wird auch für den benachbarten Landkreis Forchheim (+2,7 %), die Stadt Nürnberg (+1,6 %) und für die Stadt Fürth (+7,5 %) prognostiziert.

Eine Spitzenstellung nimmt der Raum auch als **Wirtschaftsstandort** mit weitreichender Strahlkraft ein. Auf der Verkehrsachse Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach liegen die Firmensitze mehrerer Unternehmen von Weltrang: Staedtler, Siemens, Adidas, Puma und Schaeffler. Mit Blick auf eine Anbindung des Siemens Campus an die Stadt-Umland-Bahn hat allein Siemens dort Raum für 20.000 hochwertige Arbeitsplätze im Erlanger Süden geschaffen und ist damit in Vorleistung gegangen. Bei der Gewinnung von Fachkräften steht die gesamte Region zudem im **Wettbewerb mit anderen Ballungsräumen**. Das unterstreicht die Bedeutung attraktiver Lebensverhältnisse, insbesondere für die jüngeren, mobilen und klimabewussten Bevölkerungsgruppen.

Statement 2

Die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach liegen in einer Wachstumsregion. Attraktive Lebensverhältnisse für die weiterhin zunehmende Bevölkerung sowie für die Gewinnung von Fachkräften aus den mobilen und klimabewussten Bevölkerungsgruppen sind entscheidend, um im Wettbewerb mit anderen Ballungsräumen zu bestehen. Ein gut ausgebauter und schneller ÖPNV ist ein wichtiger Standortfaktor. Er verbindet und vernetzt die Wohn- und Arbeitsorte sowie die Einrichtungen zur Versorgung und für die Freizeit.

Verkehrliche Ziele

Die gewichtigsten übergeordneten Zielsetzungen für den ÖPNV ergeben sich aus der Notwendigkeit des **Klimaschutzes** und aus den **Klimazielen** der Bundesregierung. Bis 2030 soll der Ausstoß von Treibhausgasen um mindestens 65 Prozent vermindert werden, bis 2040 um mindestens 88 Prozent gegenüber 1990. Der **Verkehrssektor** hinkt mit seinem Beitrag an der geforderten CO₂-Reduzierung jedoch **deutlich hinterher**.

In der Stadt Erlangen führt das stetig **ansteigende Verkehrsaufkommen**, insbesondere durch den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr, zu erheblichen Problemen. Der **Verkehrsentwicklungsplan** der Stadt weist für 2018 an den Stadtgrenzen ein werktägliches Verkehrsaufkommen von 181.800 Kraftfahrzeugen aus. Das gesamte Aufkommen von motorisiertem Individualverkehr, Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV bringt das innerstädtische Verkehrsnetz vielerorts an **Kapazitätsgrenzen**, vor allem in den

Spitzenstunden und an den Einfallstraßen. Im begrenzten öffentlichen Raum der Stadt Erlangen ergeben sich aus den verschiedenen Ansprüchen der **Verkehrsteilnehmer** und der **in der Stadt lebenden Menschen** (zum Beispiel Ruhebereiche, Grün- und Spielflächen) **Konflikte**. Vor allem der große **Anteil des Pkw-Verkehrs** verursacht Probleme durch die **Emission** von Lärm und Schadstoffen sowie durch seinen hohen **Flächenbedarf** im fließenden und ruhenden Verkehr, sprich für Fahrbahn und Parkplätze. Am Gesamtverkehr in der Stadt Erlangen hat der motorisierte Individualverkehr laut Verkehrsentwicklungsplan einen Anteil von 58 Prozent.

Statement 3

Zur Verringerung der Verkehrsprobleme und für die Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt müssen mehrere Handlungsansätze verfolgt werden:

- › **Der Ausbau und die Stärkung des Umweltverbundes von Rad- und Fußverkehr und ÖPNV sowie eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel zu ihrer gegenseitigen Ergänzung**
- › **Die Verringerung der bislang dominierenden Rolle des Pkw-Verkehrs im Stadtgebiet**
- › **Die Bündelung des Nahverkehrs auf nachfragestarken Achsen sowie eine Siedlungsentwicklung und Konzentration von Arbeitsplätzen entlang dieser Achsen**
- › **Eine neue Abwägung der Flächenverteilung im Verkehrsraum mit Blick auf Stadtverträglichkeit und Lebensqualität**
- › **Der umfassende Planungsansatz zur Stadt-Umland-Bahn bezieht diese zielführenden Handlungsmöglichkeiten mit ein**

Bewertung der Verkehrsmittel

Stadt-Umland-Bahn

Die StUB ist das **bedeutsamste Verkehrsprojekt** im Gebiet des VGN und in der Metropolregion Nürnberg. Sie wurde über viele Jahre hinweg fachkundig und gründlich geplant sowie durch eine umfassende **Bürgerbeteiligung** abgewogen und optimiert. Sie zielt ab auf eine Verringerung der Verkehrsprobleme und eine attraktive Anbindung von Arbeitsplätzen und Siedlungsgebieten.

Auf der starken Verkehrsachse Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach ist die Straßenbahn eine **leistungsfähige Verkehrslösung** durch ihren **dichten Takt**, ihre hohe **Fahrzeugkapazität** und ihre **Schnelligkeit**. Diese Vorteile sind ebenfalls wichtig im hoch belasteten Bereich des geplanten StUB-Ostastes, in Richtung Neunkirchen am Brand und Eckental. Die StUB ist im Straßenraum schneller, effizienter und klimafreundlicher als die vorhandene Unzahl von Pkw. Mit mehr als 200 Plätzen pro Fahrzeug ist sie auch leistungsfähiger im Vergleich zu einem Busangebot.

Unter dem Begriff **Schienenbonus** werden weitere Vorteile der Straßenbahnlösung zusammengefasst. Schienenverkehrsmittel werden wegen ihrer Schnelligkeit, des regelmäßigen Taktes und eines komfortablen Fahrgefühls als **besonders attraktiv wahrgenommen**. Hinzu kommt, dass Straßenbahnen, anders als die in einem verzweigten Netz verkehrenden Busse, im Straßenraum als direkte und schnelle Lösung gesehen werden. Ein **ergänzendes Busnetz**, wie es im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt

Erlangen vorgesehen ist, **verstärkt** aber den **Nutzen** des Schienenverkehrs und trägt zur besseren **Ver-netzung** der Verkehrsmittel bei.

Als Ergebnis gezielter Planung weist die Stadt-Umland-Bahn eine erhebliche **Erschließungswirkung** auf. Wie auf einer Perlenschnur aufgereiht liegen in ihrem Verlauf große Unternehmen mit zahlreichen Arbeitsplätzen, außerdem Hochschuleinrichtungen, Versorgungsinfrastruktur, Schulen und Kliniken. Auch für viele Fahrgäste aus dem Nürnberger Norden ergeben sich dadurch **umsteigefreie Verbindungen**. Zudem profitiert die StUB vom bereits vorhandenen **Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Stadt Nürnberg** bis zur Haltestelle **Am Wegfeld**. Durch diesen Umstand kann die künftige Stadt-Umland-Bahn ohne den zusätzlichen Bau eines Betriebshofes oder einer Werkstatt von Nürnberg aus betrieben werden. Eine vom Fördermittelgeber Bund geforderte Interdependenz-Untersuchung ergab, dass die StUB der zwischen Nürnberg und Erlangen verkehrenden S-Bahn nicht schadet. Vielmehr **ergänzen** sich die **Verkehrsangebote in beiden Korridoren**.

Dem hohen Nutzen der StUB stehen geschätzte **Baukosten** von 635 Millionen Euro und **Planungskosten** von 95 Millionen Euro gegenüber. Allerdings wird der **Bau zu 90 Prozent von Bund und Land gefördert**. Demnach liegen die Eigenanteile der Städte bei 27 Millionen für Nürnberg, 82 Millionen für Erlangen und 22 Millionen für Herzogenaurach. Hinzu kommen künftig die Kosten für den **Betrieb und den Unterhalt** der Strecke. Im Gegensatz dazu werden im straßengebundenen Verkehr die Kosten für den Unterhalt der Verkehrswege sowie Schäden durch Unfälle in der allgemeinen Wahrnehmung nicht dem jeweiligen Verkehrsmittel zugeordnet. Sie fallen aber dennoch an.

Pkw-Verkehr

Unbestritten bietet der eigene Pkw seinen Nutzerinnen und Nutzern individuelle **Verfügbarkeit**, eine hohe **Flexibilität** und den gewohnten **Komfort**. In der subjektiven Wahrnehmung und Bewertung ist er für viele Menschen das Verkehrsmittel der Wahl. In der **objektiven Betrachtung** müssen aber auch die Nachteile gesehen werden. Dazu gehören zum Beispiel die **Emissionen** von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm sowie die Folgen von **Unfällen**. Mit Blick auf die Beförderung vieler Menschen, zum Beispiel im Pendlerverkehr, hat der Pkw allerdings eine sehr **geringe Effizienz**. Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen beansprucht er in Bewegung sowie beim Parken viel **Fläche** und hat im Vergleich mit anderen Fortbewegungsarten eine ungünstigere **Klimawirkung**. Gerade in den Hauptverkehrszeiten und an den Einfallstraßen belastet die Flut von Fahrzeugen die Straßen bis an oder über die Grenzen hinaus. Wie bereits erwähnt, hat der Pkw-Verkehr einen Anteil von 58 Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Erlangen.

Der Einsatz **elektrischer Antriebe** und die Entwicklung **autonom fahrender Fahrzeuge** bringt nur bedingt Verbesserungen. Zum einen dürfte der erforderliche **Strom** möglichst nur aus regenerativen Quellen stammen und es müsste insbesondere die **Batterieproduktion** deutlich rohstoff- und energieärmer als heute erfolgen. Zum anderen würde sich durch den **geringen Besetzungsgrad** zahlreicher Fahrzeuge am **Flächenbedarf des Individualverkehrs** wenig ändern. Aktuell ist auch nicht absehbar, ob und wann das autonome Fahren eine Alternative für derart große Verkehrsmengen sein kann.

Bei der jüngeren Generation **verliert der Pkw** zunehmend **an Bedeutung**. Junge Menschen sind heute stärker an einem **nachhaltigen und klimaschonenden Lebensstil** orientiert. Ihre Mobilität ist häufig **multimodal**, es werden **Sharing-Angebote** genutzt und die Verkehrsmittelwahl wird häufiger nach

Anlass entschieden. Insofern muss die bisherige Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs in den urbanen Räumen hinterfragt werden.

Busverkehr

Als Alternative zur StUB wurde bereits 2012 ein **Regionaloptimiertes Busnetz** (RoBus) untersucht. Da sich eine im Vergleich zur StUB **geringere Nachfragewirkung** gezeigt hatte, also ein geringerer Zuwachs im ÖV und weniger Reduktion des Individualverkehrs, wurde die Untersuchung nicht mehr weiter vertieft.

Hinzu kommt, dass auch eine Buslösung **umfangreiche Eingriffe** in den Straßenraum erfordern würde. Damit viele Fahrgäste schnell befördert werden können, wären auf langen Streckenabschnitten **Busspuren** einzurichten und eine **strikte Bevorrechtigung** der Linienbusse vorzusehen. Wegen der hohen Spitzenbelastungen im Berufsverkehr stellt sich zudem die Frage, inwieweit eine **Verdichtung des Fahrtenangebots** an bestimmten Querschnitten **überhaupt noch möglich** wäre. Ein Ausbau des Busverkehrs steht mittlerweile auch aufgrund des zunehmenden **Fahrermangels** in Frage. Die **Kapazität** eines Straßenbahnfahrzeuges entspricht der von drei Standardlinienbussen und sorgt auch in diesem Punkt für Entlastung.

Statement 4

Das Verkehrsgebiet der geplanten Stadt-Umland-Bahn liegt in einem prosperierenden Raum mit einer hohen Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen. Für die starke Verkehrsachse Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach wie auch für den Ostast in die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim bietet die StUB die besten Voraussetzungen. Alternative Lösungen, die den Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Nachhaltigkeit des Verkehrs entsprechen, sind nicht in Sicht.

Planungsprozess und Bürgerentscheid

Nach Jahrzehnten der Planung und acht Jahre nach Gründung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn ist das Projekt der StUB nahezu bis zur **Baureife** geplant. Zahlreiche Verfahren und Gutachten liegen hinter den Planern, Belange der Wasserwirtschaft, der Landschaftspflege, des Arten- und Bodenschutzes wurden berücksichtigt. Das Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen, die Raumverträglichkeit ist festgestellt, das Planfeststellungsverfahren steht kurz bevor. Mit großer **Transparenz** wurden die **Bürgerinnen und Bürger an der Planung beteiligt**. Es gibt wohl kein großes kommunales Verkehrsprojekt in der Geschichte des VGN, das so **umfassend und gründlich geplant** wurde wie die StUB. Bund und Land haben eine **Förderung von 90 Prozent** der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt. Damit liegen beste Voraussetzungen für die Realisierung dieses bedeutenden Verkehrsprojektes vor. Am 9. Juni entscheiden die Erlangerinnen und Erlanger in einem Bürgerentscheid über die Zukunft der Stadt-Umland-Bahn.

Eine mehrheitliche Ablehnung der StUB würde das **Ende des Straßenbahnprojektes** auf der Achse **Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach** bedeuten, ebenso für den **Ostast** im verkehrlich sehr stark belasteten Schwabachtal. Die von Stadt Nürnberg und VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg bereits

realisierte Verlängerung der Straßenbahn bis zur Haltestelle **Am Wegfeld** hinge quasi in der Luft und könnte den **vollen Nutzen** der geplanten Verkehrsverbesserung auf der Strecke bis Erlangen **nicht erfüllen**. Auch das wäre ein **Schaden für die ÖPNV-Entwicklung** in dieser Region.

Eine nachhaltige Lösung, die wegen des weiter zunehmenden Verkehrs und für die wirtschaftliche Entwicklung in der Städteteachse notwendig ist, läge in weiter Ferne. Der Planungsprozess wäre auf Null gesetzt und müsste erst wieder neu definiert werden. Die für die StUB vorgesehenen **Fördermittel gingen verloren**, inwieweit für **künftige** Verkehrsprojekte eine **Förderung** möglich ist, ist **nicht absehbar**. Insbesondere bei knapper werdenden Mitteln gibt es auch in hier einen **Wettbewerb der Regionen und Projekte**.

Statement 5

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg befürwortet nachdrücklich die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn als wichtigstes Nahverkehrsprojekt in der Metropolregion Nürnberg. Das Projekt steht nach professioneller und umfassender Planung vor der letzten Hürde. Ein Aus für die StUB würde die ÖPNV-Planung und die damit verbundene Entwicklung dieses Raumes um viele Jahre zurückwerfen.