

Matthias Striebich

matthias.striebich@vcd-bayern.de

Schriftlich:

An die
Regierung von Mittelfranken
Postfach 606
91511 Ansbach

Und per Mail:

An die
Regierung von Mittelfranken
Per Mail
poststelle@reg-mfr.bayern.de

20.08.2019

Einwendung zum Raumordnungsverfahren für die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die im Betreff genannte Planung erhebe ich folgende Einwendungen:

Bei der Trassenauswahl wurde einseitig und mit einer eindeutigen Vorprägung zugunsten eines mittleren Talübergangs die Varianten mit einem mittleren Talübergang zu positiv und die Alternativen dazu zu negativ bewertet.

- Die Baukosten der Alternativtrassen wurden zu hoch angesetzt, die Baukosten der Vorzugstrassen über den mittleren Talübergang eher zu optimistisch angesetzt.
- Die Prognose der Fahrgastzahlen basiert zu einseitig auf der Fahrzeit als Entscheidungskriterien für die Wahl des Verkehrsmittels. In der Realität zeigt sich bei erfolgreichen Stadtbahnsystemen immer wieder, dass Faktoren wie kurze Zugangswege, Direkterschließung durch die Stadtbahn, optische Präsenz der Stadtbahn im unmittelbaren Umfeld der Wohnungen und Ziele eine wesentlich größere Rolle bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen spielen als die reine Fahrzeit.
- In der Standardisierten Bewertung wird die Fahrzeit in der Berechnung des Nutzens deutlich überbewertet. Dies ist aktuell nicht zu ändern, da die Standardisierte Bewertung so vorgegeben ist, aber durch die einseitige Berücksichtigung der Fahrzeit bei der Prognose der Fahrgastzahlen ergibt sich praktisch eine quadratische Überbewertung der Fahrzeit in der Kosten-Nutzen-Rechnung.

In der Folge davon wurde eine Trasse ausgewählt, welche an einem Großteil der Bevölkerung vorbei führt. Wesentliche Aufkommensschwerpunkte wie Büchenbach (Nord, Mitte und Süd), Am Europakanal, Bruck, Am Anger, usw., welche durch die Alternativtrasse Büchenbacher Damm mit Spange erschlossen worden wären, oder Nordstadt, St. Johann, Alterlangen und Büchenbach Nord, welche durch die Alternativtrasse Dechsendorfer Damm erschlossen worden wären, werden durch die gewählte Trasse völlig links liegen gelassen. Für die meisten

Bürgerinnen und Bürger der Stadt Erlangen wird die Stadt-Umland-Bahn auf diese Weise nicht nutzbar sein. Ein Großteil des „Nutzens“ der gewählten Trasse ergibt sich dadurch, dass auf ihr Busse schneller als bisher fahren, d..h. die Fahrgäste dieser Busse können die Vorteile des Systems Stadtbahn überhaupt nicht nutzen. Dabei zeigt es sich aus zahlreichen Untersuchungen und Befragungen aus anderen Städten, dass es die Vorteile des Systems Stadtbahn sind, welche als attraktiv wahrgenommen werden und welche die Fahrgäste zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel bewegen.

Durch die gewählte Trasse wird auf Dauer der Ausbau zu einem echten Netz verhindert. Während sowohl bei der Alternativtrasse Büchenbacher Damm mit Spange als auch bei der Alternativtrasse Dechsendorfer Damm die jeweils andere Trasse zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden könnte (wodurch ein richtiges Stadtbahnnetz entstehen würde), verhindert der mittlere Talübergang auf Dauer eine derartige Erweiterung. Auch die sinnvolle Ergänzung durch eine Spange über die Paul-Gossen-Straße (zwischen der Kreuzung Äußere Brucker Straße/Paul-Gossen-Straße und dem Südkreuz), welche eine Direktverbindung zu den Arbeitsplätzen an der Paul-Gossen-Straße und weiter nach Nürnberg schaffen würde, wird durch die gewählte Trasse dauerhaft verhindert.

Die Darstellung, dass die Alternativtrassen (leider, leider) nicht das Kriterium der Förderfähigkeit erreicht hätten, ist nicht stichhaltig. Wie oben dargestellt, sind die Alternativtrassen wesentlich kritischer und mit von vorneherein negativer Betrachtungsweise bewertet worden. Es zeigt sich immer wieder, dass für politisch gewollte Projekte und Trassen auch Möglichkeiten gefunden werden, für diese eine Förderfähigkeit nachzuweisen. Jüngstes Beispiel ist die U-Bahnlinie U9 in München: Hier hat sich nach Berichten in der Fachpresse auch zunächst ein deutlich negatives Ergebnis der Standardisierten Bewertung ergeben, aber die Stadt München hat entschieden, die Linie trotzdem bauen zu wollen und jüngst hat es dazu auf einmal doch eine Förderzusage des Bundes gegeben!

Die gewählte Trasse widerspricht dem Grundsatz der Raumordnung, Trassen möglichst zu bündeln. Die Möglichkeit der Trassenbündelung wäre hier sehr wohl gegeben, sogar – wie dargestellt – mit erheblichen Vorteilen, was die Erschließung von Aufkommensschwerpunkten betrifft. Einzig und allein wegen eines gewissen Vorteils bei einem Teil der Fahrzeiten (zumindest im Vergleich zu der Variante Büchenbacher Damm mit Spange ergibt sich kein Vorteil in Bezug auf die Fahrzeit in Richtung Herzogenaurach) wurde diese Trasse mit ihren Nachteilen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz und unter Verletzung des Grundsatzes der Trassenbündelung gewählt. Dies ist insofern ein deutlicher Fehler in Bezug auf die Grundsätze der Raumordnung.

Des weiteren werden die Grundsätze der Raumordnung, die im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden und durch Festlegungen in Raumordnungsplänen zu konkretisieren sind, verletzt. Nämlich:

1. Raumstruktur

Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen soll so weit wie möglich vermieden werden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum soll begrenzt werden. Der Umfang einer erstmaligen Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll vermindert werden, insbesondere durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen.

6. Landschaftsbild

- Der Raum ist in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, der Tier- und Pflanzenwelt sowie des Klimas einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu entwickeln, zu sichern oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederherzustellen.
- Bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen sind Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen; Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt sind zu schützen.

- Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern.
- Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind auszugleichen, den Erfordernissen des Biotopverbundes ist Rechnung zu tragen. Die geplante Trasse umfährt bogenförmig das bedeutende Biotop "Seelöcher" (Biberreservat) und schneidet es damit von seiner natürlichen Umgebung ab: Der notwendige biologische Austausch kann nicht mehr stattfinden.
- Für den vorbeugenden Hochwasserschutz im Binnenland ist zu sorgen, im Binnenland vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen.
- Den räumlichen Erfordernissen des Klimaschutzes ist Rechnung zu tragen, sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen. Zu letzteren zählt der Erhalt der Flächen im Regnitztal als Überschwemmungsgebiet zur Vermeidung bzw. Verringerung von Hochwasserschäden.

Ich bitte Sie meine Einwendungen im Raumordnungsverfahren zu prüfen.

Auch bitte ich Sie um eine Eingangsbestätigung, gerne auch per Email an matthias.striebich@vcd-bayern.de

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Matthias Striebich