

Beitrag der BI „StUB ja, aber keine Wöhrmühl-/Kosbacher Brücke“ zur BN-Versammlung am 25.10.19 (Thema „Diskussion über die Position der BN-Kreisgruppe zum Trassenverlauf der StUB“), vorgetragen von Sebastian Rieckeheer, Sprecher der BI

Unser Ziel ist explizit NICHT, die StUB zu verhindern. Viele von uns setzen sich schon lange für die StUB ein. Ich persönlich z.B. habe i.R. des Bürgerbegehrens 2016 für die „Allianz pro StUB“ Plakate geklebt. Wir halten die Verkehrswende für äußerst dringend, und damit auch den Ausbau des ÖPNV.

Jetzt soll die StUB aber mitten durch den Wiesengrund führen und wir fragen uns, ob das ökologisch sinnvoll ist. Die Frage ist also, ob der ökologische Nutzen, den die StUB bringen soll, den ökologischen Schaden, den sie verursacht, rechtfertigt. Unsere Antwort auf diese Frage lautet mittlerweile ganz klar: NEIN. Das gilt natürlich nicht für eine Straßenbahn generell, aber es gilt ganz klar für die Vorzugstrasse, mit der die StUB jetzt kommen soll.

Sicher wissen die meisten hier im Saal über das Ausmaß der ökologischen Krise unseres Planeten gut Bescheid. Ich möchte trotzdem noch mal ganz kurz die beiden wichtigsten Probleme benennen, die die Verkehrs- und Siedlungspolitik und damit auch die StUB betreffen.

Das eine Problem ist die Klimakrise. Im Rahmen des Klimanotstands wurde in Erlangen beschlossen, Klimaneutralität in 5 Jahren anzustreben. Leider, muss man sagen, leider ist dieses Ziel wissenschaftlich und klimaethisch sehr gut begründbar. Es ist damit keineswegs eine symbolische oder strategische Forderung. Unser aller Maxime muss ab jetzt tatsächlich sein, die Emissionen in den nächsten 5 – 10 Jahren auf nahe null zu bringen.

Das zweite Problem ist das Artensterben. Es ist ähnlich bedrohlich für den Menschen. Im Abschlussbericht der letzten Plenarsitzung des Weltbiodiversitätsrats im Mai wurde festgehalten, dass zur Lösung der globalen ökologischen Krise unser Wachstumsdenken schnell ein Ende finden muss. Auch der BN setzt sich ausdrücklich für eine Postwachstumsökonomie ein.

Jetzt zur StUB: Mit dem Bau einer Straßenbahn hoffen wir, die Verkehrswende endlich voranzutreiben zu können. Wir wollen „global denken und lokal handeln“, immer mehr auch unter dem steigenden Druck der genannten globalen Probleme. Aber was jetzt passiert, ist absurd: anstatt auf unseren bestehenden Verkehrsachsen schrittweise die nicht nachhaltigen Autos durch eine nachhaltige Straßenbahn zu ersetzen, bauen wir fast über den kompletten Streckenverlauf eine neue Verkehrsachse: auf den Feldern neben der B4, durch den Wald bei Tennenlohe, mitten durch das Landschaftsschutzgebiet des Wiesengrundes und weiter über das freie Feld nach Herzogenaurach. Und das obwohl es im groben Verlauf der StUB zum allergrößten Teil eine vierspurige Straße gibt, die Platz für Autos und die StUB bieten würde.

Die lokalen ökologischen Schäden dieses Vorgehens sind allen klar: Flächenverbrauch, Gefährdung von Biotopen, Zerstörung von Landschaft.

Es entstehen aber natürlich auch ganz erhebliche globale Schäden: Erstens wird der Bau einer neuen Verkehrsachse (v.a. auch einer 1,5 km langen Betontrasse durch den Wiesengrund) sehr viel CO₂ verursachen. Nach unserer Einschätzung wird es mindestens 10 Jahre benötigen bis der Betrieb der StUB diese Emissionen wieder einspart. D.h. klimatisch ist die StUB für die nächsten 20 Jahre und damit auch für die Erreichung des 1,5°C-Ziels kein Vorteil, sondern ein Nachteil.

Und zweitens ist die StUB, so wie sie jetzt geplant ist, natürlich vor allem ein Wachstumsprojekt. Die neue Verkehrsachse wird weiter Natur verdrängen, der Siedlungsdruck wird steigen. Die StUB braucht das allgemeine Wachstum sogar explizit für ihre Förderfähigkeit. Für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors im Standardisierten Bewertungsverfahren wird prognostiziert, dass der Autoverkehr weiter zunimmt, dass sich die Fluggastzahlen am Nürnberger Flughafen weiter erhöhen und dass auch der Konsum in den Outlet-Shops in Herzogenaurach weiter steigt (über 10.000 Besucher täglich). Das neue Verkehrsmittel soll keinesfalls den Autoverkehr behindern, sondern es soll ganz klar den steigenden Verkehr bewältigen. Immerhin auf nachhaltigere Weise. Damit ist die neue Verkehrsachse global-ökologisch zwar weniger schlecht als eine neue Autostraße, aber noch lange kein ökologisch wertvolles Projekt!

Zusammengefasst heißt das: Wir haben die Probleme der Zeit erkannt. Mit der StUB wollen wir etwas dagegen tun. Aber so, wie das Projekt jetzt kommen soll, besteht die ganz konkrete (!) Gefahr, dass es unsere Probleme sogar noch vergrößert.

Aber wir wissen auch längst woran es liegt: es sind die absolut rückschrittlichen Förderrichtlinien der Bundesverkehrspolitik, die uns in diese Lage gebracht haben. Konkret das Standardisierte Bewertungsverfahren mit der Nutzen-Kosten-Analyse. Das Problem ist: diese Verfahren kennen keine 1,5°C-Grenze und keinen Artenschutz. Eine Verkehrswende wird weder erwartet noch begünstigt. Der angesichts der ökologischen Krise absolut unumgängliche Wandel von Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft findet keine Berücksichtigung. Das einzige was zählt ist Wachstum bzw. Geld.

Der Nutzen-Kosten-Faktor (NKF) der Wöhrmühlbrücke beträgt 1,3. Dies bedeutet nichts anderes, als dass unsere Volkswirtschaft für jeden Euro, den sie in das Projekt steckt, wieder 1,30 € herausbekommt, also 30 Cent Gewinn macht und somit wächst.

Vom Erlanger Bahnhof zur Herzo Base ist die neue Verkehrsachse über den Wiesengrund eine Abkürzung. Das spart Zeit und damit Geld. Nur so ließ sich der NKF der StUB über 1 bewegen. Dass die StUB auf den vorhandenen Dämmen nicht gefördert wird, sondern nur mit der neuen Trasse durch den Wiesengrund, ist also kein Zufall, sondern das Ergebnis von Gewinnstreben.

Auch die CO₂-Bilanzen spielen in den Verkehrsplanungen eine absolut untergeordnete Rolle. Z.B. wird überhaupt nicht berechnet, wie viel Emissionen die Baustelle der StUB verursacht. Die Emissionen der Baufahrzeuge, die Produktion von Stahl und Beton, die verlorenen CO₂-Senken durch verbaute Grünfläche und gefällte Bäume. All das kommt in der Standardisierten Bewertung und auch in der sonstigen StUB-Planung überhaupt nicht vor. Wenn diese Emissionen aber erst in Jahrzehnten wieder eingefahren werden, dann sind sie zur Erreichung des 1,5°C-Ziels relevant.

Dadurch, dass Naturverluste bei den Verkehrsplanungen seit Jahrzehnten keine große Rolle spielen, droht uns demnächst ein Totalverlust, nämlich der unserer Lebensgrundlagen. So können wir auf keinen Fall weitermachen. Wir brauchen so schnell wie möglich neue Maximen in der Verkehrspolitik. CO₂-Einsparung und Schonung der Ressourcen müssen hier eine prioritäre Rolle spielen.

Wir von der BI halten die jetzt geplante Vorzugstrasse für eine lokal und global ökologisch schlechte Lösung. Wenn wir dann noch hören, dass sie auch verkehrstechnisch keine gute Streckenführung ist, dann können wir uns mit dieser Variante sicher nicht zufrieden geben. Unsere Bürgerinitiative wird die Stadt daher weiterhin nachdrücklich auffordern, sich für eine ökologisch verträgliche und verkehrstechnisch sinnvolle StUB-Trasse einzusetzen.

Mit dem Argument, die StUB sei tot, wenn sie jetzt nicht komme wie geplant, können wir uns nicht abfinden. Erstens haben auch andere Städte beim Ausbau des ÖPNV Probleme mit dem NKF. Münchens OB Reiter z.B. hat sich in diesem Sommer für eine Änderung der Förderrichtlinien eingesetzt, um die U-Bahn ausbauen zu können. Und er hat zumindest die Zusage für Fördermittel bekommen. Außerdem wird das kommende Jahrzehnt eine Zeit großer politischer Umbrüche sein müssen, sonst werden wir den Kampf gegen die Klimakatastrophe verlieren. Keine Regierung darf in den nächsten Jahren an einer Anpassung der Förderrichtlinien vorbeikommen.

Wir Anwesenden, die Mitglieder der Bürgerinitiative und des BN sind, wollen den Bund Naturschutz klar dazu ermutigen, seine bisherige Ablehnung gegen eine neue Verkehrsachse mitten durch den Wiesengrund zu bekräftigen.

Mit der jetzigen Vorzugstrasse ist die StUB ein Wachstumsprojekt. Seine global ökologische Wirkung ist höchst zweifelhaft. Und es gibt eindeutig ökologisch verträglichere Varianten. In dieser Situation muss der BN sein oberstes Ziel, Natur und Landschaft zu schützen, hochhalten.

Die StUB ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, wie althergebrachte Förderrichtlinien ein an sich ökologisches Projekt ins Gegenteil verkehren können. Eine Ablehnung der Vorzugstrasse durch den BN wird die Diskussion über das Standardisierte Bewertungsverfahren anregen. Deren Anpassung hat für uns im Sinne von „global denken, lokal handeln“ oberste Priorität, weil dann der ÖPNV hoffentlich nicht nur in Erlangen sondern in ganz Deutschland ökologisch verträglich ausgebaut werden kann.