

**An den Bund Naturschutz Bayern e.V. Kreisgruppe Erlangen**

Friedrichstraße 7  
91054 Erlangen

Als BN-Mitglied stelle ich hiermit folgenden Antrag zur Abstimmung in der Mitgliederversammlung im Jahr 2020. Sollte die Mitgliederversammlung nicht bis Ende Mai stattfinden - z.B. wegen der Corona-Bestimmungen, fordere ich, dass eine Mitgliederbefragung zu den Inhalten meines Antrages durchgeführt wird.

Für mich, als BN-Mitglied ist die Vorstandsentscheidung zur offiziellen Haltung des BN (v.a. zur Trassenplanung durch den Wiesengrund, vgl. Pressemitteilung dazu lt. Homepage der BN Kreisgruppe) nicht länger tragbar. Der BN kann und soll weitere Schritte unternehmen und sich für eine andere Trassenplanung einzusetzen. Gleichzeitig fordere ich, dass mein Antrag der Einladung zur Mitgliederversammlung oder der Mitgliederbefragung vollständig im Wortlaut und mit Begründung beigelegt wird.

**Antrag:**

Der „BN“ (die Kreisgruppe Erlangen des Bund Naturschutz Bayern e.V.) setzt sich bei dem Projekt StUB (Stadt-Umland-Bahn Nürnberg Erlangen Herzogenaurach) weiter und nachhaltig dafür ein, dass der ökologische Schaden des Projektes dessen ökologischen Nutzen nicht übersteigt. Dazu:

1. fordert der BN eine CO<sub>2</sub>-Bilanz für das Gesamtvorhaben: Um zu gewährleisten, dass die StUB ein Klimaschutzprojekt ist, d.h., dass die StUB zur Einhaltung der 1,5°C-Grenze beitragen kann, ist es notwendig, eine CO<sub>2</sub>-Bilanz zu erstellen, die auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Bauvorgangs umfasst. Denn hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Trassenbau (z.B. durch neue groß dimensionierte Betonbauwerke) können die jährliche CO<sub>2</sub>-Ersparnis der Straßenbahn um ein zig-faches übersteigen und somit zunichte machen.
2. lehnt der BN, wie bisher auch (Stand bis Ende Januar 2020), eine neue (Beton-)Brücke mitten durch den noch unverbauten Erlanger Wiesengrund sowie eine Trassenführung durch den Bannwald entlang der B4 bei Tennenlohe ab. Denn: Der Bau einer weiteren Regnitztalquerung entlang des mittleren Korridors (Wöhrmühl- oder Kosbacher Brücke) widerspricht sämtlichen Bemühungen zur Lösung der ökologischen Krise in diametraler Weise. Selbiges gilt für eine Trassenführung durch den Bannwald parallel zur B4 mit der Folge großflächiger Rodungen.
3. verstärkt der BN gleichzeitig zusammen mit dem BUND seine Bemühungen, eine zeitnahe Änderung der „Standardisierten Bewertung“ herbeizuführen. Denn: Es zeichnet sich ab, dass insbesondere die aktuell geltenden Förderrichtlinien der Bundespolitik zur Folge haben, dass in Erlangen nur die Straßenbahn-Trasse realisiert werden kann, die gleichzeitig die größten ökologischen Folgeschäden aufweist. Die „Standardisierte Bewertung“ muss in Zukunft vollumfänglich die notwendigen Arten-, Umwelt- und Klimaschutzziele berücksichtigen, damit eine ökologisch sinnvolle Verkehrswende bundesweit möglich wird.
4. setzt sich der BN außerdem für eine Sensitivitätsanalyse ein, die aufzeigt, welche flankierenden Maßnahmen die drei am StUB-Projekt beteiligten Städte planen und beschließen müssten, um eine ökologisch verträgliche Trassenführung unter den geltenden Bestimmungen doch noch förderfähig zu gestalten.

### **Begründung:**

Die Stadt-Umland-Bahn StUB ist, so wie sie jetzt kommen soll, kein ökologisches Projekt! Die Trassenplanung der (StUB) sieht eine Regnitztalquerung mitten durch den unverbauten Wiesengrund vor. Dadurch wird das Landschaftsschutzgebiet zerschnitten und zahlreiche Biotope direkt oder mittelbar vom Bau und Betrieb der StUB-Trasse erheblich beeinträchtigt. Auf die umfangreichen negativen Wirkungen dieser Regnitztalquerung, welche bereits in der BN Mitglieiderzeitschrift 2/16 dargelegt sind, wird verwiesen. Die Trasse ist also erheblich nachteilig für Natur und Umwelt. Das gleiche gilt für die geplanten Rodungen im Bannwald entlang der B4.

Der vorgebliche Beitrag der StUB zum Klimaschutz ist mit ca. 2% Reduzierung des Individualverkehrs und ca. 2% CO<sub>2</sub>-Ersparnis<sup>1</sup> viel zu klein und kommt vor allem auch für das 1,5°C-Ziel viel zu spät<sup>2</sup>, als dass er die massiven Umweltschäden durch den Bau der Vorzugstrasse rechtfertigen könnte. Auch kann es nicht sein, dass Klima- und Naturschutz gegeneinander ausgespielt oder abgewogen werden, es gibt kein Entweder „Klimaschutz“ Oder „Natur- und Umweltschutz“. Es geht ausschließlich beides gemeinsam.

Es gibt zudem technisch mögliche und ökologisch sinnvollere Varianten für die Stadt-Umland-Bahn. Für diese gilt es, die planerischen, politischen, gesetzlichen und finanziellen Voraussetzungen mit vereinten Kräften zu schaffen. Dies halte ich für möglich. D.h. ein Verzicht auf bzw. ein Aus für die StUB ist zur Bewahrung des Wiesengrundes vor neuer Bebauung nicht erforderlich!

Die Befürchtungen und Erklärungen der Politiker sowie der Planer, dass dann die StUB gar nicht gebaut würde oder eine vergleichbare Verkehrswende überhaupt nicht erfolge, weise ich angesichts des dringenden Handlungsbedarfes im Hinblick auf Klimaschutz und Artensterben als haltlos zurück. Eine Umplanung des Projekts ist dringend erforderlich, um überhaupt einen ökologischen Nutzen zu erreichen. Im Vergleich zum jetzt drohenden ökologischen Schaden ist eine Verzögerung des Projekts das eindeutig kleinere Übel.

Neue Verkehrsachsen sind kein Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz. Für nähere Erläuterungen verweise ich gerne auf die Argumente u.a. im Forderungskatalog der BI „StUB ja, aber keine Kosbacher/Wöhrmühlbrücke“ vom Januar 2020 ([www.wiesengrundfreunde.net](http://www.wiesengrundfreunde.net))

Erlangen, am 09.04.2020

Gez.

Gisela Löhr  
Damaschkestraße 56  
91056 Erlangen

Weitere Unterzeichner siehe Seite 3

- 
- 1 (StUB-Einsparung max. 8.000 to/a << 1,2 Mio to/a Emissionen der Erlanger Bürger (110.000 Einwohner à 11 to/a)
  - 2 Die StUB muss erst mind. 10 Jahre lang die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Trassenbaus einfahren (d.h. mind. bis2040). In einem CO<sub>2</sub>-Reduktionsszenario gemäß der 1,5°C-Grenze wird die StUB die Baustellenemissionen vermutlich nie mehr einfahren können. . In jedem Fall muss zur Lösung der Klimakrise der motorisierte Individualverkehr in 10 Jahren soweit reduziert werden, dass der dadurch freiwerdende Straßenraum für die StUB herangezogen werden kann.