

Ich weiß:

Eine Diskussion über die Trassenführung der StUB ist nicht „en vogue“.

Ich weiß aber auch:

Die Gemengelage aus MIV- und Kosbacher-Brücke-Befürwortern und Wöhrmühl-Brücken-Gegnern schickt sich an, das Projekt StUB mit einem Rats- und/oder Bürgerbegehren zu stoppen.

Drei Gründe für (bestimmt nicht nur) meine Skepsis:

1. Die StUB wird heute auf den Trassen von gestern für den Verkehr von morgen geplant.
2. Im Plan sind (zu) viele anspruchsvolle Ingenieurbauwerke. Wir alle wissen: Das wird schlussendlich um Einiges teurer als geplant.
3. Es gibt eine Bürgerbeteiligung. Gleichzeitig wird nach standardisierten Bewertungsverfahren gerechnet, die für uns Bürger nicht nachvollziehbar sind. Ich denke dabei oft an den Satz, den angeblich von Churchill stammt: „Traue keiner Statistik, die du nicht selber gefälscht hast.“

Was ich damit sagen will: Viele der geäußerten Zweifel und Contra-Argumente sind höchstwahrscheinlich berechtigt. Das Projekt „Gerberei-Tunnel“ ist ein gutes Beispiel, wie gut gemeinte Planung daneben gehen kann.

Die folgenden Ideen zur StUB sind im Kreis der BI Wiesengrundfreunde entstanden. Ich habe sie für diesen offenen Brief um ein paar persönliche Argumente ergänzt.

Die Realisierung des Ost-Astes spart die Wöhrmühlbrücke:

Die Trassen von Nürnberg, Herzogenaurach und Uttenreuth werden in Bruck (Paul-Gossen-Straße/Äußere-Brucker-Straße) verknüpft. Die Züge fahren immer abwechselnd:

- N - B - H, N - B - Hbf - U, ...
- U - Hbf - B - N, U - Hbf - B - H, ...
- H - B - Hbf - U, H - B - N, ...



Von Nürnberg bzw. Herzogenaurach aus gibt es alle 20 Min. eine Direktverbindung zum Erlanger Hbf, dazwischen kann in Bruck umgestiegen werden. Einen weiteren Umstieg zur S-Bahn gibt es an der Paul-Gossen-Straße.

Die Trasse braucht nur wenige neue Brücken und keinen Tunnel; spart also zig Millionen Euro. Zahllose Proteste gegen die StUB wären gegenstandslos. Und obwohl viel Plangeld in den Müll wandert:

Am Ende ist sie garantiert billiger und vor allem schneller fertig.

Später wird eine weitere Strecke (entlang der verschobenen roten Linie der Grafik der EN vom 29.10.2020) vom Zollhaus über Medical Valley und Hartmannstraße zur TechFak gebaut. Von Uttenreuth geht es dann alle 20 Min. vom Zollhaus über TechFak direkt Richtung Nürnberg und alle 20 Min. nach Herzogenaurach:

- U - Hbf - B - H, U - Z - N, ...
- N - B - H, N - Z - U, ...

Viele Wohn-, Arbeits- und Freizeit-Schwerpunkte werden besser oder überhaupt erst angefahren:

- Siemens Campus, Medical Valley, Röthelheimpark
- BBGZ, Röthelheimbad, Westbad
- Hochhäuser Isarstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Am Europakanal

Mit einer (späteren) Weiterführung dieser Strecke vom Zollhaus über Neue Straße und Dechendorfer Damm können Klinikum und Altstadt ans StUB-Netz angeschlossen werden.

Die StUB ist eine Straßenbahn.

Und eine Straßenbahn gehört dort hin, wo heute noch Autos fahren:

- auf eine der vier Spuren der B4
- auf eine Fahrbahn von Paul-Gossen-Straße und Büchenbacher Damm
- auf eine Fahrbahn am Europakanal
- auf die Henkestraße und auf eine Fahrbahn der Äußeren-Brucker-Straße

Wo es eng wird, kann die StUB auch mal ein paar Meter einspurig fahren (wozu gibt es Pförtnerampeln?). Für den MIV auf der B4 reichen 3 Spuren mit wechselseitiger Regelung der mittleren wie auf der B2 Roth-Weißenburg oder der Berliner Heerstraße.

Nachteile?

Gibt's natürlich auch:

- Der MIV muss an vielen Stellen weichen oder zurücktreten.
- Vom Erlanger Hbf zur HerzoBase dauert's 2-3 Minuten länger.
- Gerade erst umgebaute Straßen und Kreuzungen müssen umgeplant werden.

Aber: Wie stark fallen diese ins Gewicht?

Und: Für alles gibt es eine Lösung!

Ein Beispiel:

Die ursprünglich geplante Auffahrt von der Äußeren-Brucker-Straße zur Hochstraße und ein Kreisverkehr auf der Hochstraße zum Links-Abbiegen zu den Arkaden ermöglicht die Sperrung der Güterhallen-Unterführung für den MIV.