

Erlangen: StadtUmlandBahn hat die erste Hürde genommen

von Thomas Naumann, Würzburg



Erlanger Realität in zehn Jahren? Noch ist die Vision eines modernen Straßenbahnbetriebs für die Region Erlangen Zukunftsmusik, auch wenn sie im Bild einen fast schon vertrauten Eindruck macht. Abb.: Architekturbüro gph, Leipzig

Am 21. September 2012 hat sich der Kreistag Erlangen-Höchstadt mit unerwartet deutlicher Mehrheit von 42:13 Stimmen dafür ausgesprochen, das Projekt „StadtUmlandBahn Erlangen“, allgemein auch „StUB“ genannt, beim Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr zur Aufnahme in das Förderprogramm ÖPNV anzumelden. Nur die FDP-Fraktion stimmte gegen die Vorlage, aber zahlreiche Kreisräte aus Gemeinden, die selbst gar nicht von einem Schienenanschluss profitieren würden, stimmten zu; das war so nicht erwartet worden, denn natürlich ist es schwierig, jene Gemeinden, die am Nutzen nicht teilhaben können, zur Mitfinanzierung zu bewegen. Der Beschluss wurde als positives Zeichen an die knapp eine Woche später am 27. September anstehende Abstimmung im Erlanger Stadtrat gewertet, wo tendenziell wegen der Gegnerschaft der CSU-Fraktion und des Oberbürgermeisters Siegfried Balleis (ebenfalls CSU) eher mit einer Ablehnung zu rechnen war. Doch es kam anders: mit einer klaren Mehrheit von 29:21 Stimmen befürworteten die Erlanger Räte, darunter auch zwei CSU-Stadträtinnen und die FDP (mit der die CSU bisher die Stadtpolitik dominierte und gestaltete), die Vorlage; die CSU-Fraktion samt OB stand mit ihrer Ablehnung im Wesentlichen allein.

Damit kommt zum ersten Mal Bewegung in das Projekt, die deutlich weiter reicht als bisherige, eher zäh und teils widersprüchlich verlaufene planerische Vorarbeiten. Beim außen stehenden Beobachter verfestigte sich der Eindruck, dass die aus Kreisen der Stadtgesellschaft geborene Projektidee lange Zeit weder in Verwaltung noch Politik auf große Sympathie traf. Das hat sich mittlerweile geändert, doch dazwischen liegen gut zwei Jahrzehnte, während derer viel passiert ist.

Erlangen und sein Umland

Erlangen selbst ist zwar mit ca. 106.000 Einwohnern nur „gerade mal“ Großstadt, gehört aber zusammen mit Nürnberg und Fürth zum über 1 Mio. Einwohner zählenden Kern der Metropolregion Nürnberg und beherbergt eine Universität, die mit ca. 34.000 Studenten (2012) zu den größten Deutschlands zählt. Zweites prägendes Standbein der Erlanger Wirtschaft neben der Universität ist die Siemens AG mit ihrem weit verzweigten Umfeld. Mit diesen beiden „Leitgrößen“ an der Spitze hat sich der Wirtschaftsstandort Erlangen zu einem der attraktivsten in ganz

Deutschland entwickelt: Im Ergebnis einer vergleichenden Studie der Fa. Prognos zum Thema Wettbewerbsfähigkeit aus dem Jahr 2007 belegte die Stadt Erlangen den 4. Platz unter allen 439 kreisfreien deutschen Städten und Landkreisen und verzeichnet seit Jahren ein rasantes Wirtschaftswachstum (2001–2004: 31,4 %) mit weit über dem Bundesdurchschnitt liegenden Werten.

Diese wirtschaftliche Gunstsituation hat bedeutsame Folgen gerade im Verkehrsbereich; die Stadt Erlangen weist einen mit knapp 60 % signifikant hohen Einpendleranteil an den Beschäftigten auf (ca. 58.300, 2011), aber auch 14.400 Erlanger(innen) pendeln werktäglich in andere Kommunen zur Arbeit aus.

Mit über 23.000 Einwohnern ist die rund 10 km von Erlangen entfernt gelegene Stadt Herzogenaurach größte kreisangehörige Kommune des Landkreises Erlangen-Höchstadt; zwei der weltweit größten Sportartikelhersteller, Adidas und Puma, haben dort ihren Sitz, ebenso wie die Schaeffler-Gruppe, Maschinenbaukonzern und Zulieferer der Automobilindustrie. Insgesamt ca. 16.700 Arbeitsplätze, vor allem bei den genannten Großunternehmen, stützen sich ebenfalls auf über 9000 Einpendler. Herzogenaurach ist die mit Abstand größte bayerische Kommune ohne Schienenanschluss.

Mangels attraktiver Alternativen ist das Automobil fast überall die alles gestaltende Größe des Verkehrssektors – eine gerade für den unbeteiligten Beobachter hinsichtlich der Zukunftsperspektiven der Region sehr bedenklich stimmende Ausgangssituation.

Damals wie heute: die ungelöste Verkehrsproblematik in der Region Erlangen

Bis zum Kriegsende war Erlangen ein beschauliches Mittelstädtchen mit dem Charme eines altherwürdigen Universitätsstandorts. Erst die deutsche Nachkriegsgeschichte mit der regelrechten Flucht der Großindustrie von der „Insel Westberlin“ bescherte der Stadt als Industriestandort eine explosive Entwicklung. Ganz dem Zeitgeist folgend suchte man die verkehrliche Problematik ausschließlich mit Straßenbau in den Griff zu bekommen. Neben der vollständig im barocken Gewand erhaltenen Hugenottenstadt wuchsen eine große Industrievorstadt und mit dieser vor allem am gegenüber liegenden Regnitzufer in Büchenbach verdichtete Hochhausiedlungen für den Wohnungsbedarf der zahlreichen Neubürger. Eine qualitätvolle Entwicklung des ÖPNV entsprechend dieser Stadtentwicklung hat es nie gegeben – dem Automobil gehörte damals die Zukunft des Verkehrs.

Zwei ungünstig trassierte und aus damaliger Sicht für die Zukunft chancenlose Nebenbahnstrecken nach Gräfenberg und Herzogenaurach wurden schon 1963 bzw. 1984 im Personenverkehr aufgegeben. Die Gräfenberger Strecke, teilweise auf der Landstraße geführt, wurde in der Folge restlos abgebaut, während das Gleis nach Herzogenaurach noch liegt, aber nur noch von Erlangen-Bruck bis zum Hafen für Mülltransporte befahren wird.

Ein spektakulärer Vorschlag datiert von 1977: damals regte die Siemens AG an, ihre wichtigsten Standorte in Erlangen über eine ca. 7,5 km lange H-Bahntrasse mit dem Bahnhof zu verbinden, wobei das Zentrum mit einem ca. 1 km langen Tunnel unterquert werden sollte. Von Anfang an sehr kontrovers diskutiert, führten vor allem kommunalpolitische Vorstellungen zur Entwicklung eines ganzen H-Bahnnetzes zu einem Absturz der öffentlichen Meinung und Ablehnung des Gesamtvorhabens durch den Stadtrat im Jahr 1978. Der geplante Abriss ganzer Häuserzeilen und die Unvereinbarkeit der Technologie mit dem gewachsenen Stadtbild waren Hauptgründe für die Ablehnung der Planungen in der Bevölkerung. Damit war das Thema „ÖPNV-Entwicklung“ wieder für lange Zeit erledigt.

Daran hat sich im Bild des Stadtverkehrs bis heute kaum etwas geändert – ein Stadtbusverkehr, der fast ausschließlich mit Solobussen durch

Prominente Unterstützung und Misstöne vor Ort

Der wohl prominenteste unermüdliche Unterstützer des Projektes StUB heißt Joachim Herrmann, ist Bayerischer Innenminister und direkt gewählter Abgeordneter im Wahlkreis seiner Heimatstadt Erlangen. Wie Oberbürgermeister Siegfried Balleis ist er CSU-Mitglied, und doch könnten die beiden in Sachen StUB nicht weiter auseinander liegen. Herrmann ist ein besonnener Mensch, der sich die finanziellen Konsequenzen, die mit Realisierung des StUB-Projektes auf die Stadt Erlangen (und den Freistaat Bayern!) zukommen, sicherlich wohl überlegt hat, bevor er als Unterstützer an die Öffentlichkeit gegangen ist. Ob man das von OB Balleis auch so dezidiert sagen kann? Der Autor dieser Zeilen verfolgt die Diskussion um die StUB seit Jahren aufmerksam; gerade aus der zugespitzten Phase vor den Ratsentscheidungen ist dabei leider ein recht einseitiger Eindruck entstanden: der politischen Führung in der Stadt Erlangen muss man den Vorwurf machen, dass sie die Vorzüge eines Bahnbetriebs, die über Jahrzehnte Wirkung zeigen, so gut wie vollständig unter den Tisch gekehrt hat. Wenn man die Argumente prüft, mit denen in den vergangenen Wochen gegen das Projekt getrommelt wurde, wenn man die Einseitigkeit in der Außerdarstellung und die Sprunghaftigkeit ständig neuer Zusatzforderungen bewertet, die Balleis alle paar Tage noch „oben drauf“ gepackt hat, darf man begründete Zweifel an objektivem Informationswillen hegen. Merkwürdig unklar bleibt dabei die Rolle von Balleis selbst: ist er Treiber oder Getriebener? Er hat früher Vorzüge eines Stadtbahnbetriebs wohlformuliert benannt, schließlich ist er selbst ehemaliger „Siemensianer“ – heute will er davon nichts mehr wissen. Dem folgte leider auch die Kommunikation des Projektes durch das Rathaus: Vorzüge wurden klein gehalten, verschwiegen oder negiert, Nachteile zu

Schreckgespenstern aufgeblasen. So wurde praktisch ausschließlich über eine „Unmöglichkeit der Finanzierung“ gesprochen, es wurden Vergleiche zur aktuellen Situation des Berliner Flughafens gezogen, ganz offenbar mit dem Hintergrund: mit solchen desaströsen Kostensteigerungen wird das StUB-Projekt auch enden... Kein Wort dagegen zu den bei Schienenprojekten regelmäßig zu beobachtenden Impulsen für die Stadtentwicklung.

Natürlich kann man unterschiedlicher Meinung zu einem solchen Projekt sein, aber Balleis' Umgang mit dem Vorhaben war wenig souverän; es bleibt jedem Leser selbst überlassen, was davon zu halten ist, wenn der OB unmittelbar nach seiner Abstimmungsniederlage im Stadtrat äußert, nun müsste in einem Bürgerentscheid über das Projekt befunden werden. Ob er das auch gefordert hätte, wenn ihm das Ergebnis in den Kram gepasst hätte?

Die aus Nürnberg stammende Staatssekretärin im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, Katja Hessel (FDP), zeigte sich „hoch erfreut über den positiven Ratsbeschluss“ und schreibt in einer Pressemitteilung im Nachgang zu den Abstimmungen: „Das ist ein klares Signal für eine bedeutende Zukunftsinvestition in der Metropolregion. Eine moderne und fahrgastorientierte Infrastruktur ist ein zentraler Standortfaktor. Die Region beweist, dass sie an einem Strang ziehen kann und aktiv die entscheidenden Fragen für die künftige Entwicklung angeht.“ In der gleichen Pressemitteilung stellt sie für die Finanzierung „eine erhebliche Förderung des Freistaats in Aussicht“: „Dabei ist auch Kreativität gefragt. Ich will, dass die Kommunen dieses Zukunftsprojekt verwirklichen können. Mut muss sich auszahlen.“
T. Naumann

die Nürnberger VAG im Auftrag der Erlanger Stadtwerke betrieben wird kennzeichnet den ÖPNV bis heute. Die verkehrlichen Folgen des Wirtschaftswachstums jenseits der Stadtgrenzen versuchte man ebenfalls nur mit Straßenbau in den Griff zu bekommen. Lediglich im Zuge der Hauptbahnstrecke Nürnberg-Bamberg wird nach deren Ausbau seit 2010 S-Bahnverkehr angeboten, zusätzlich verkehren RE-Züge, und die Strecke weist die höchsten Fahrgastzahlen im fränkischen Bahnnetz auf; zur Lösung der Gesamtproblematik des Verkehrsgeschehens in und um Erlangen kann sie aber zusätzlich nicht mehr beitragen.

Eine auffällige Besonderheit des Erlanger Stadtverkehrs ist die traditionell große Zuneigung der Erlanger zum Fahrrad – das Stadtgebiet ist überwiegend flach, die Entfernungen sind fahrradfreundlich und vor allem unter dem Altoberbürgermeister Dietmar Hahlweg wurde eine dezidiert fahrradfreundliche Politik betrieben, die zu einem Anteil von aktuell 30 % Fahrradverkehr am Modal Split geführt hat, womit die Stadt einen der bundesdeutschen Spitzenplätze belegt. Nicht zu trennen von dieser „Leuchtturmposition“ ist andererseits, dass bei einem wenig herausragenden Busverkehrsangebot die verbleibenden rund zwei Drittel des „Verkehrskuchens“ zu einem überdurchschnittlich hohen Anteil auf den MIV entfallen. Es dürfte wohl einmalig für eine Großstadt in Deutschland sein, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split im Binnenverkehr noch unter dem traditionell schwachen Wert im Stadt-Umland-Verschlag liegt...

Wie soll es zukünftig weiter gehen?

Vor diesem Problem steht Erlangen aktuell: die Verkehrsorganisation ist eines der wenigen Problemfelder, welche die bisher so gedeihliche Erlanger Wirtschaftsentwicklung zukünftig ernstlich negativ beeinflussen könnten. Wir stehen vor einer Fülle von teils einschneidenden Einflussnahmen auf die bisherige Verkehrsabwicklung, manche davon bereits voll im Gange – stellvertretend genannt seien nur die Energiefrage, der Klimaschutz, die Lärmthematik oder der tief greifende Wertewandel, der aktuell bei den jüngeren Altersklassen andere Prioritäten im Mobilitätsbereich erkennen lässt als bislang üblich; so hat sich die Anzahl der Halter von Kraftfahrzeugen im Alter von 18 bis 25 Jahren in Stuttgart seit dem Jahr 2000 um 63% verringert [1]. Wenn eine Region auf diese Fragen zukünftig keine schlüssigen Antworten geben kann, wird sie rascher von anderen überholt werden als manch einer glauben möchte. Gut ausgebildete junge Fachkräfte wenden sich, wenn sie vor zentralen Lebens-

entscheidungen stehen, jenen Regionen zu, in denen sie die von ihnen gewünschte Infrastruktur vorfinden. Gerade die Mobilität ist dabei von hoher Bedeutung: Nicht auf ein Auto angewiesen zu sein, aber dennoch flexibel und rasch über hochwertige Mobilität verfügen können – das ist es, was zukünftig von einem als attraktiv empfundenen Wohn- und Arbeitsstandort erwartet wird.

Und da sieht es in Erlangen heute noch düster aus. Die zweifellos hervorragende Vorlage „(fast) jeder dritte Weg per Fahrrad“ muss zukünftig mit einem ähnlich guten ÖPNV vernetzt werden, damit der Standort Erlangen seine Spitzenposition im regionalen Vergleich halten kann. Wenn man wirklich eine attraktive Alternative zum Automobil schaffen möchte, dann muss man den Schritt zu einer höherwertigen Angebotsebene wagen; bei Großstädten wird das in aller Regel der Schritt zu einem Schienenverkehrsmittel sein, nur das wird von den Menschen als echter Fortschritt wahrgenommen und entsprechend akzeptiert. Ein Beispiel zum Vergleich: Während es Münster mit Bussen und seinem noch über Erlangen liegenden Fahrradverkehrsanteil von ca. 38 % lediglich gelingt, den für eine Großstadt äußerst niedrigen ÖPNV-Anteil von ca. 10 % zu erzielen, kann Freiburg mit seiner gut ausgebauten Straßenbahn neben ca. 28 % Fahrradanteil noch knapp 20 % ÖPNV verbuchen. Es deutet vieles darauf hin, dass unter freiheitlichen Bedingungen der Verkehrsmittelwahl das Fahrrad bei ca. 40 % an die Schallmauer seiner Möglichkeiten gelangt, und auch das nur im Stadtverkehr – mit oder ohne Pedelec; die restlichen 60 % des Verkehrsvolumens bleiben zur Verteilung offen.

Es geht aber nicht nur um einen stadtvträglichen und klimafreundlichen Binnenverkehr, sondern bei so hohen verkehrlichen Wechselwirkungen wie in der Region Erlangen gerade auch um die Wirtschaftskraft. Der Landkreis Karlsruhe verzeichnet das höchste Wachstum der ökonomischen Leistungskraft in Baden-Württemberg (+50 % 1993–2002 bei +30 % Landesdurchschnitt), was nach Analysen zu einem erheblichen Anteil auf das „extrem gute Stadtbahnnetz“ zurückgeführt wird [2]; die „Heilbronner Stimme“ titelte ein Jahr nach Betriebsaufnahme der dortigen, Stadt und Umland verbindenden Bahn: „Die Stadtbahn schiebt den Handel an“ [3] und berichtete ausführlich über Umsatzsteigerung beim Einzelhandel und deutliche positive Auswirkungen der Stadtbahn auf die Vermietung von Geschäftslokalen, Büro- und Praxisflächen.

Man muss vor allzu simplen Kosten-Nutzen-Berechnungen warnen, die wesentliche Faktoren und Effekte ausblenden; z.B. sind Betriebsansiedlungen und Standortentscheidungen von Großinvestoren mit Schienenanbindung wesentlich leichter an einen Standort zu binden als ohne.

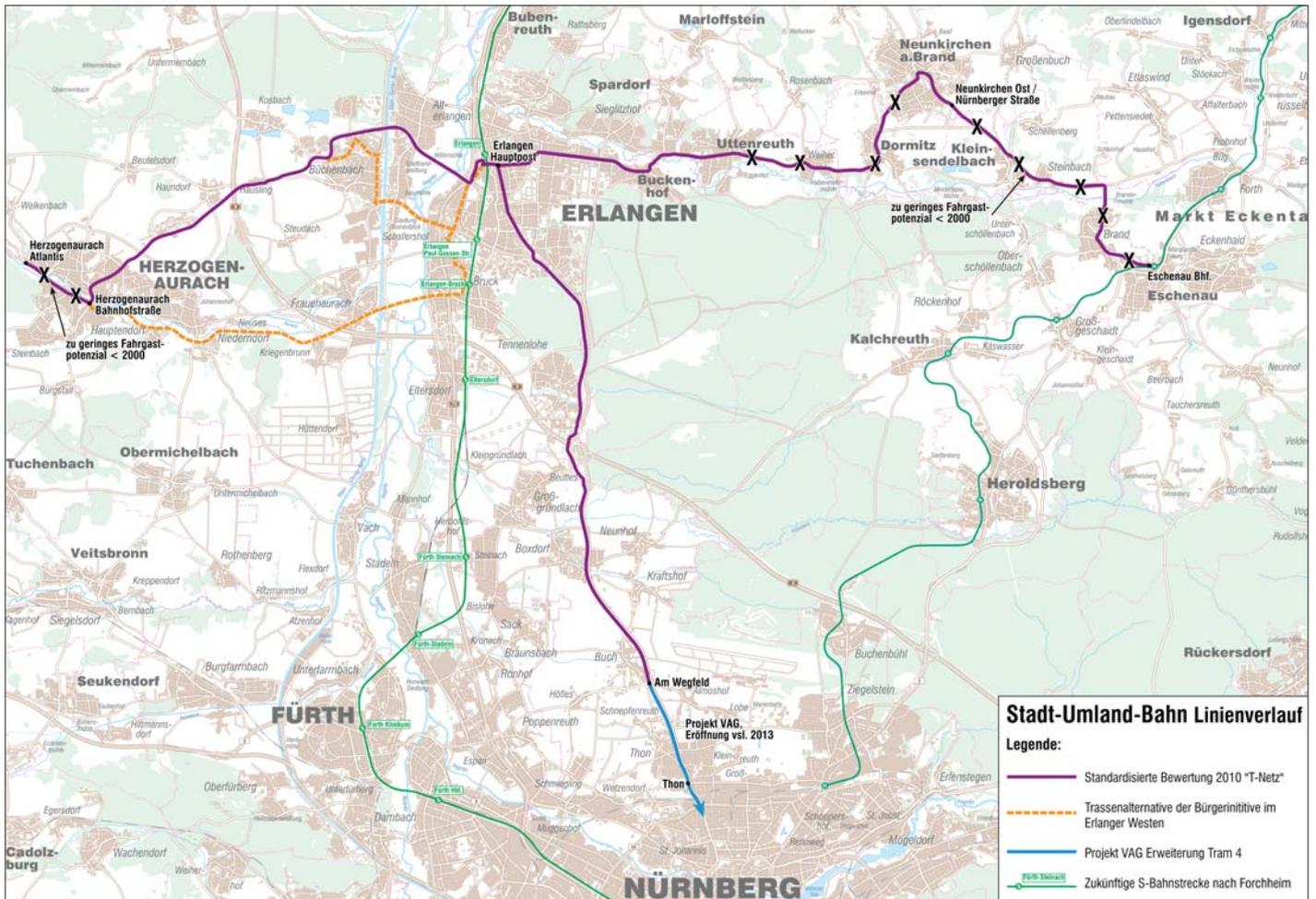
So hat die Münchner Rückversicherung einen Straßenbahnanschluss zur Bedingung für die Ansiedlung ihrer Zentrale im Münchner Norden gemacht [4]. Da kann ein Busbetrieb gar nichts bieten, mag er noch so gut sein – Auswirkungen auf Einzelhandel, Immobilienwirtschaft und Stadtentwicklung sind bei Busbetrieb nicht bekannt, bei Straßenbahnverkehr dagegen in Langzeituntersuchungen immer wieder nachgewiesen, siehe die oben genannten Beispiele oder Wertsteigerungen von Immobilien durch Schienenanbindung zwischen 5 und bis zu 20 % [5].

Darf man aus solchen in anderen Regionen präzise nachgewiesenen Effekten einer Schienenverkehrsanbindung schließen, dass sich in und um Erlangen Ähnliches einstellen würde? Ein klares „Ja“ als Antwort – die Potenziale dafür sind da, Erlangen und seine Region haben die Leistungsfähigkeit und die Dynamik dazu auf allen Feldern. Die Deutschen legen überall dort, wo sie Bahnangebote vorfinden, pro Kopf und Tag 0,53 Wege mit dem ÖPNV zurück, bei Busverkehr nur 0,3 [6]. Mit anderen Worten: Busverkehr lässt ÖPNV-Potenziale ungenutzt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bestätigt bundesweite Untersuchungen in seinem Auftrag, die einen durchschnittlichen Fahrgastzuwachs in Höhe von 83 % nach Umstellung von Bus- auf Straßenbahnverkehr nachweisen [7]. Das sind ganz überwiegend ehemalige Autofahrer, die nun freiwillig auf die Nutzung ihres Pkw verzichten und damit nicht nur das Stadtleben aufwerten, sondern das städtische Straßennetz entlasten – in des Wortes wörtlichster Bedeutung: es geht um die tagtäglich mit Hilfe von Straßenbahnbetrieb zu vermeidenden Pkw-Fahrten – in Freiburg summieren diese sich auf werktäglich 89.000 Wege [8]! Und es geht um die hohe Substanz zerstörende Wirkung des Busbetriebs auf das Straßennetz: ein Gelenkbus mit max. 29 t Gesamtgewicht nutzt die Fahrbahn mit einer Fahrt gleich stark ab wie bis zu 10.000 Pkw, denn der Verschleiß von Straßen ist eine Funktion der vierten Potenz der Achslast [9]. Straßenbahnen ersparen den Kommunen erhebliche Investitionen in Neubau und Unterhalt von Straßen, die ohne sie unvermeidbar sind – nicht umsonst

wurde bereits vor 25 Jahren in einem Beitrag unter dem Titel „Die Legende vom billigen Busbetrieb“ darauf hin gewiesen, dass die vermeintlichen Kostenvorteile des Busses nicht mehr sind als eine Verschiebung von Aufwendungen in andere Haushaltstitel und Haushaltsjahre [10]. Es ist eben nicht so, dass die für eine Straßenbahn nötige Infrastruktur rein zusätzlichen Aufwand darstellt, das von Bussen befahrene Straßennetz aber „ohnehin vorhanden und bezahlt“ wäre; der Aufwand für die Straßenbahn wird nur klarer sichtbar, der für den Bus versteckt sich in vielen kleinen Portionen unter allen möglichen Aufwandsstellen.

StUB Erlangen – Visionen und mögliche Netze

In den späten 1980er Jahren findet der Gedanke einer Straßenbahn, die Nürnberg mit Erlangen und dieses wiederum mit seinem Umland verbinden könnte erstmals Eingang in die Verkehrsentwicklungsplanung. Vordem war der Gedanke schon in Kreisen der Stadtgesellschaft diskutiert und dort ursprünglich als Initiative der Ortsgruppe des Bund Naturschutz in Bayern e.V. und des VCD Verkehrsclub Deutschland auch geboren worden. Von Anfang an stand der Gedanke einer Entwicklung aus dem Nürnberger Straßenbahnbetrieb heraus, nicht die Schaffung eines neuen, eigenständigen Betriebs im Raum. Um die beiden größten Gemeinden des Landkreises Erlangen-Höchstadt, Herzogenaurach und Höchstadt a.d. Aisch, anzubinden, sollten zwar auch stillgelegte Eisenbahnstrecken genutzt werden, jedoch im Rahmen eines Betriebs nach BOStrab; ein Mischbetrieb BOStrab-EBO nach dem „Karlsruher Modell“ stand nie zur Debatte. Man wollte die Synergieeffekte und Einsparungen, die sich aus einer Nutzung der vorhandenen technischen Basis in Nürnberg und aus einem reinen Straßenbahnbetrieb ergaben nutzen. Nach breiten Diskussionen konkretisierte sich mit der Zeit ein Netzzumfang heraus, der neben der Stammstrecke von Nürnberg-Thon nach Erlangen Verbindungen zwischen Erlangen und Herzogenaurach einerseits und Eschenau andererseits beinhaltetete.



Die StUB im Vergleich: T-Netz mit und ohne Reduktionsstufen und VCD/BI-Netz; außerdem (hellblau) erkennbar die VAG-Strecke Thon–Am Wegfeld, für die das Planfeststellungsverfahren vor dem Abschluss steht. Neben ihrem eigenen Verkehrswert könnte sie auch als Zulaufstrecke Richtung Erlangen dienen. Abbildung: VGN

Unter dem Altoberbürgermeister Dietmar Hahlweg, der von den Vorzügen einer Straßenbahn für Stadt und Umland rasch überzeugt war, gelang es, die Vision auf der Ebene der Kommunalpolitik zu verankern. Sein Nachfolger im Amt, Siegfried Balleis, vordem Wirtschaftsreferent in Erlangen, ließ Kontinuität erkennen und bewarb das Projekt weiterhin positiv. Bis 1995 hatten sich die Planungen soweit konkretisiert, dass das vor Ort unter dem Namen „StadtUmlandBahn“ laufende Vorhaben bei der Regierung von Mittelfranken zur Förderung angemeldet werden konnte; die standardisierte Bewertung konnte zuvor mit einem Faktor von 1,49 positiv abgeschlossen werden. In den Folgejahren ergaben sich dann zwar immer wieder Verzögerungen aufgrund unterschiedlicher Prioritäten der Handelnden, mangelnder kommunaler Entscheidungsfreudigkeit etc., doch all das waren Begleiterscheinungen wie sie für ein solches Großvorhaben ganz normal sind. Schließlich wurde 2007 ein Anlauf zur Aktualisierung der „Standardisierten Bewertung“ auf der Grundlage veränderter Plangrundlagen genommen, was die „Bürgerinitiative (BI) Umweltfreundliche Mobilität im Schwabachtal“ und den VCD Nordbayern dazu inspirierte, sich an diesem Prozess zu beteiligen.

Das „T-Netz“ – Sieger im „Standardisierten Bewertungsverfahren“

Nachdem seit dem Abschluss der ersten Standardisierten Bewertung lange Zeit vergangen war, wurde vom Ministerium die erwähnte Neubewertung gefordert, deren Bearbeitung im Sommer 2012 mit dem Faktor 1,1 abgeschlossen werden konnte. Grundlage dieser positiven Bewertung ist das so genannte „T-Netz“, bei dem der vordem bis Eschenau angedachte Streckenast bis Uttenreuth eingekürzt und auch in Herzogenaurach um zwei Haltestellen bis zum alten Bahnhof zurückgenommen wurde. Es bleiben danach, von Erlangen aus gesehen, drei Streckenäste nach Nürnberg-Thon, Uttenreuth und Herzogenaurach.

Das VCD/BI-Schwabachtal-Netz – knapp gescheitert

Der VCD und die BI Schwabachtal begleiteten die „Standi“ und konnten eine eigene Variante in die Bewertung einbringen. Wichtigster Unter-

schied zwischen T-Netz und BI-Netz ist die Anbindung von Herzogenaurach einschließlich der Erschließungseffekte auf dem Weg dorthin. Im BI-Netz wird die alte Bahnstrecke zur Anbindung von Herzogenaurach genutzt und für die Anbindung von Büchenbach eine gesonderte Strecke vorgeschlagen, welche die dortige verdichtete Wohnbebauung zentral erschließt – im T-Netz wird sie nur tangiert. Den Ostast möchten VCD und BI gerne bis Neunkirchen am Brand (8000 Einwohner) durchziehen, langfristig ggf. auch bis nach Eschenau an der nach Nürnberg führenden „Gräfenbergbahn“.

Alternative RoBus – das regional optimierte Busnetz

Begleitend zum „standardisierten Bewertungsverfahren“ wurde als Alternative ein verbessertes Busnetz konzipiert, genannt „RoBus“ – das regional optimierte Busnetz. Der Grundgedanke beruht auf einer Verknüpfung der wichtigsten Relationen zu leistungsfähigen Durchmesserlinien, die dann mit deutlich höherer Kapazität als heute angeboten werden sollen. Von einer grundlegenden Verbesserung des Bussystems in Erlangen wird seit vielen Jahren geredet, ohne dass dem auch Taten gefolgt wären.

T-Netz, BI-Netz, RoBus – Abwägung des Nutzens

Das T-Netz wurde mit Faktor 1,1 positiv bewertet, die BI-Alternative ist mit Faktor 0,77 unterlegen und das RoBus-Netz wurde lediglich grob planarisch skizziert, aber nicht im Detail bewertet. Beide Bahnalternativen erreichen nach „Standi“ grob betrachtet Wirkungen ähnlicher Größenordnung und kosten auch etwa gleich viel. Das ändert sich deutlich, wenn man auch andere Kriterien zur Beurteilung heranzieht und andere Wertungen zulässt. Ein kurzer Exkurs in diese Richtung sei gestattet: Zunächst ist es erfreulich, zu sehen, dass nach mehreren Anläufen eine Variante positiv abgeschlossen werden konnte, die vom Grundsatz her auch zu begrüßen ist; Herzogenaurach darf jubeln (wenn es zur Realisierung kommt...), für die Verbindung zwischen Erlangen und Nürnberg, besonders den explodierenden studentischen Verkehr, wird das T-Netz ein Segen sein. Es sollte die Basis aller weiteren Überlegungen mit dem konkreten Ziel der Umsetzung bilden – Ergänzungen und/oder Korrekturen eingeschlossen.

Die StUB in Zahlen

Zurückhaltung ist bei Bewertungen von Daten vor allem am Platze, weil die Standardisierte Bewertung an einigen Stellen keine real greifbaren Werte liefert, an anderen jedoch schon. Die realen Baukosten des Projektes z.B. zeigen sich erst nach Ausschreibung und Vergabe, Teilstreckenlängen oder Fahrzeugbedarf sind schon heute exakt zu ermitteln. Man liegt aber im Fall der StUB sicher nicht „daneben“, wenn man die veranschlagten Kosten mit einem gewissen Schwankungsbereich im einstelligen Prozentumfang auch als Eckkosten ansetzt. Völlig aus dem Ruder laufende Kosten – damit war ja seitens der StUB-Gegner im Vorfeld der Entscheidungen vor allem argumentiert worden – sind bei einem so einfachen Straßenbahnprojekt ohne besondere technische Herausforderungen oder sonstige Unbekannte keinesfalls zu erwarten; eine ganze Reihe vergleichbarer Vorhaben hat in den vergangenen Jahren in der Endabrechnung sogar günstiger abgeschnitten als vorher erwartet.

Das T-Netz (Reduktionsstufe Uttenreuth) hat einen Umfang von ca. 24,5 Strecken-km und bedient 35 Haltestellen; ca. 20 % der Streckenlänge, vor allem die Altstadtstrecke in Herzogenaurach und einige Teilstrecken zwischen Buckenhof und Uttenreuth, müssen straßenbündig geführt werden, der Rest ist auf eigenem Bahnkörper geplant. Lediglich zwei Kunstbauwerke sind erwähnenswert, die neue ÖPNV-Regnitzquerung „Kosbacher Brücke“ und der kurze Tunnel zur Unterfahrung des Bahngeländes am Hauptbahnhof. Für den Betrieb werden zehn Straßenbahnzüge zzgl. einem Reservefahrzeug benötigt, dem steht eine Ersparnis von 30 Omnibussen gegenüber.

Dafür werden Investitionen in Höhe von 243,9 Mio. EUR für die Infrastruktur erforderlich; zusammen mit den Fahrzeugkosten ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von 280,5 Mio. EUR, zu ca. 70 % förderfähig.

Nach den Gesetzen der „Standi“ weisen alle drei Streckenäste an zentralen Querschnitten in Erlangen Belastungen zwischen 10.000 und

12.000 Fahrgästen auf. Das entspricht z.B. genau der Belastung der vor einem Jahr neu gebauten Tram St. Emmeram in München.

Der Alternativvorschlag von VCD und BI Schwabachtal erzeugt Aufwand in ähnlicher Höhe, jedoch teilweise an anderer Stelle. Auch die förderfähigen Anteile stellen sich ähnlich dar. 14 Straßenbahnzüge ersetzen hier 52 Busse, erzeugen aber nach der „Standi“-Methodik und ihrer Logik ca. 15 % geringere Verlagerungseffekte vom MIV und ca. 17 % weniger Mehrverkehr im ÖPNV als das T-Netz.

Dem RoBus-Netz werden nach gutachterlicher Meinung etwa 60 % der Verlagerungswirkungen der StUB zugetraut, was vor allem als Folge der unterstellten neuen ÖPNV-Verbindung „Kosbacher Brücke“ (Kosten ca. 10 Mio. EUR) anzusehen ist. Insgesamt soll RoBus danach 7445 zusätzliche Fahrgäste pro Tag und damit 45 % weniger als die StUB (13.190) erbringen. Der MIV würde danach bei RoBus um ca. 17 Mio. Pkw-km p.a. abnehmen, bei der StUB um ca. 30 Mio. Das sind für ein Bussystem sehr ambitionierte Zielsetzungen, wie sie in dieser Ausprägung in Deutschland noch nirgendwo erreicht worden sind.

Der Verfasser vertraut empirischen Erkenntnissen und Analogieschlüssen mehr als der Methodik der Standardisierten Bewertung, die von der Realität regelmäßig überholt wird; seiner Meinung nach könnte der Königsweg darin liegen, den Westast noch einmal neu zu konzipieren und dabei neben einer optimalen Verknüpfung am Bahnhof eine zentrale Erschließung von Büchenbach mit einer schnellen Erreichbarkeit von Herzogenaurach auf einer Strecke zu vereinen, indem Eilzüge Erlangen ohne Halt bis Büchenbach mit Herzogenaurach verbinden und eine zweite Linie mit Halt an allen Haltestellen nur bis Büchenbach verkehrt. Das positiv bewertete T-Netz ist ja nicht als Endplanung zu sehen, sondern im Gegenteil als Anstoß zum Weiterdenken im Sinne einer aufwärts kompatiblen Grundlage.

T. Naumann; Zahlenangaben aus [11]

„Egal, wie viele Leute mitfahren – Hauptsache es geht schnell!“

Welcher fachlich bewanderte Mensch wird nicht aufstöhnen, wenn von der „Standi“ die Rede ist? Die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV“ hat sich, so sinnvoll die ihr zugrunde liegenden Gedanken sind, in ihrer konkreten Gestalt gründlich überlebt und ist dringend reformbedürftig. Nicht, dass das Verfahren unverrückbar sei, es wurde und wird immer wieder aktualisiert – aber an den wirklich wichtigen Bausteinen rührt dabei niemand. Das Verfahren atmet 1:1 den verkehrspolitischen Geist seiner Entstehungsjahre, und da reicht es nicht, alle paar Jahre einmal diese oder jene Eingabegröße ein wenig zu modifizieren. Es bedarf einer Reform an Haupt und Gliedern. Ein paar Beispiele, konkret auf die StUB-Bewertung bezogen: Reisezeitersparnis im Ausbildungsverkehr erzeugt nach Standi-Logik nur etwa ein Viertel des Nutzens wie jene eines „normalen“ Erwachsenen. Warum sollten die Zeitaufwände im Ausbildungsverkehr gesamtgesellschaftlich anders bewertet werden als die anderer Gruppen? Und wenn man der „Standi-Logik“ folgen wollte, so müsste man Rentnerzeit anders bewerten als Arbeitnehmerzeit, Berufspendelzeit MIV anders als Berufspendelzeit ÖPNV: schließlich kann man beim Autofahren nichts tun als Autofahren, in der Bahn aber z.B. lesen.

Vor allem aber der „Mythos Geschwindigkeit“: Reisezeitverkürzungen gehen mit einem unbotmäßig überhöhten Nutzen in die Berechnungen ein; die Nutzer des Systems haben davon im Einzelfall kaum etwas bis gar nichts, oft sogar konkreten Schaden. Denn die Beschleunigung wird rein innerbetrieblich bewertet und die Messungen enden an den Haltestellen. Obwohl das Verfahren ja den Anspruch einer volkswirtschaftlichen Betrachtung erhebt und allein deshalb schon Haus-Haus-Reisezeiten in die Betrachtung einfließen müssten, die die Größe, die den Fahrgast als einzige wirklich interessiert. So schneidet denn auch bei der StUB eine Streckenführung nach Herzogenaurach am besten ab, die den Hochhausstadtteil Büchenbach nur randlich streift, ohne ihn

wirklich zu erschließen. Der Alternativvorschlag von VCD und BI Schwabachtal, der eine weitaus bessere Erschließung für viele tausend Erlanger Bürger bietet, ohne den anderen mehr zuzumuten als fünf bis sechs Minuten längere Fahrzeit, erfährt durch die Standi-Logik eine groteske Abwertung. Nur schnell vorbei an Büchenbach, bevor jemand einsteigen könnte. Ein drittes, letztes Beispiel: die Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV werden stark unterschätzt. Wir wissen es, der VDV bestätigt es, jeder Betreiber von Schienenbahnen kann es quantifiziert berichten: Schienenverkehrsmittel werden immer weitaus besser von den Menschen angenommen als Busse, und zwar nicht um zehn oder 20, sondern um 80 bis hin zu mehreren 100 %. Natürlich beinhalten diese Steigerungsraten auch induzierte Mobilität, aber der „Schienenbonus“ sorgt für weit höhere Verlagerungseffekte als durch die Standi anerkannt. Man muss sich nur einmal die Standi-Prognosen für die Strecken der nach dem „Karlsruher Modell“ betriebenen Stadt-Umland-Bahnen rund um die oberrheinische Metropole ansehen und mit den tatsächlich erreichten Verlagerungseffekten vergleichen – dazwischen liegen Welten... Wenn das, was am Oberrhein mit dem Regionalstadtbahn-Ausbau regelmäßig passiert ist, in und um Erlangen auch nur zu 50 % passieren würde, dann würden die Annahmen der „Standi“ mindestens um das Doppelte übertroffen werden. Drei von vielen Beispielen, wie sich die Standi-Logik auf zukunftsorientierte Mobilitätsprojekte auswirkt, wie unzureichend durch sie bewertet wird. Obendrein wird oft der Fehler gemacht, der Bevölkerung und auch der Kommunalpolitik nicht klar zu sagen, dass es nicht die Aufgabe der „Standi“ ist, die grundsätzliche Diskussion des Projektes in der Stadtgesellschaft zu bestimmen oder diese sogar zu ersetzen. Das geht regelmäßig schief, weil dann immer wieder ohne Fachwissen nicht verständliche Verfahrensinhalte prompt auch falsch interpretiert und diskutiert werden.

T. Naumann

Die Tatsache, dass im T-Netz im Gegensatz zur VCD/BI-Alternative das städtische Busnetz nur wenig verändert weiter läuft ist ein großes Manko – Rationalisierungspotentiale bleiben somit ungenutzt, und zwar vor allem beim Stadtbus Erlangen; zugleich hat die Stadt Erlangen den Löwenanteil der Aufwendungen für die StUB zu tragen, die beim T-Netz das Stadtgebiet eher wie im „Überflug“ durchquert. Das passt nicht zusammen und beinhaltet eine objektiv ungerechte Verteilung von Aufwand und Nutzen. Für die Erlanger Bevölkerung selbst hält sich der Nutzen des T-Netzes in Grenzen. Wenn von gesamt 368.000 täglichen MIV-Fahrten im Stadtgebiet nach Verkehrsentwicklungsplan 2005 gerade einmal um die 10.000 auf den ÖPNV verlagert würden, so wäre das viel zu wenig, um die nicht geringen Investitionen zu rechtfertigen.

Dazu ist zu allererst anzumerken: so wird es nicht sein – „Standi“ und Realität haben mitunter wenig gemeinsam. Wenn sich die Erlanger Bevölkerung nicht anders verhält als der Rest der Republik, dann wird sie auf ein neues ÖPNV-Netz mit der StUB als Rückgrat nicht wie berechnet mit gerade einmal 2,4 % Zuwachs beim ÖPNV-Anteil des Modal Split reagieren, sondern mit einem Plus von mindestens 5 %. Damit wäre dann der Durchschnitt der Modal-Split-Anteile in Städten mit Schienenverkehr erreicht, nicht mehr. Mit etwas Glück kann aber auch mehr oder viel mehr Zuwachs entstehen.

Dann ist zu überlegen, wo man ansetzen muss, um den tatsächlich erreichbaren Nutzen auch zu realisieren. Einmal geht es darum, die Erschließung auf Erlanger Stadtgebiet zu verbessern und zum Zweiten um eine deutlich verbesserte Kommunikation des Nutzens der StUB für das Erlangen der Zukunft. Das wurde bisher vollkommen versäumt! Ein Jahrhundertprojekt kann nicht auf dem Niveau einer kleinen Bausache abgehandelt werden, sein Nutzen ist auf viele Jahrzehnte angelegt und – das ist bei solchen Vorhaben charakteristische Regel – für die Bürgerschaft nicht selbsterklärend erkennbar. Den Menschen muss vermittelt werden, dass es nicht um kleinere Korrekturen für 2013/2014 geht, sondern um ein grundlegend neues Selbstverständnis der Stadt und ihrer Region. Dazu muss Erlangen voraus denken und die Ziele definieren, die es erreichen will. Wo wollen wir 2020, 2030 stehen, was müssen wir tun, um das zu erreichen? Doch viele Rahmenbedingungen sind jetzt schon klar, wurden aber bei der T-Netz-Konzeption praktisch nicht berücksichtigt.

Es geht um optimale Vernetzung der Verkehrsangebote und die erwähnte bessere Erschließung auf Erlanger Gebiet, kürzere Haus-Haus-Reisezeiten und nicht um rein innerbetriebliche „Schnelligkeitsrekorde“. Die Menschen wollen zuverlässig und berechenbar ankommen – ob sie dafür wenige Minuten länger brauchen ist sekundär; da hat nach Meinung des Verfassers die VCD/BI-Alternative die Nase an mehreren Stellen vorn. Das betrifft zum einen Büchenbach, wo diese eine zentrale Erschließung vorsieht, mit der werktäglich ca. 8000 Mehrfahrten gewonnen werden können. Am Querschnitt Regnitztal würde das VCD/BI-Netz eine um 40 % höhere Belastung aufweisen als das T-Netz. Zum anderen ist die Verknüpfung zwischen Eisenbahn und StUB im T-Netz sehr gut, im VCD/BI-Netz aber ungünstig gelöst; leider wurde versäumt, im Zuge der S-Bahnplanung eine Südanbindung der Bahnsteige am Bahnhof Erlangen



Herzogenaurach kann ideal mit der StUB erschlossen werden – Herzobase, neu genutzte Konversionsflächen, die durch den Abzug amerikanischer Militäreinheiten frei geworden sind, die Altstadt und am alten Bahnhof das Gelände der Schaeffler GmbH sind wie an einer Perlschnur aufgereiht. Allerdings ist hier eine straßenbündige Gleislage unvermeidbar, und diese wird in Bayern im Gegensatz zu anderen Bundesländern nicht gefördert. Abbildung: [11]

vorzunehmen, wo man mit einem Südausgang eine gute Verknüpfung mit dem Busverkehr und auch der StUB hätte herstellen können, die allein nach den Kriterien der Standardisierten Bewertung eine Verbesserung um mindestens 0,1, eher 0,2 Punkte für die VCD/BI-Alternative und damit bereits knapp deren Förderfähigkeit erbringen würde. Auch der Gutachter bestätigt, dass eine solche Verknüpfung rund 1000 Fahrten/Tag mehr erbringen würde, womit der Alternativvorschlag eine um ca. 7 % höhere Verlagerungswirkung erzielen würde als das T-Netz. An dieser Stelle ist es wichtig, daran zu erinnern, dass beim Vorliegen zweier oder mehrerer Mitfälle, die in der „Standi“ mit besser/gleich 1,0 bewertet wurden, ausschließlich der Entscheidungsfindung vor Ort überlassen bleibt, welche Planung realisiert werden soll. Es ist keineswegs so, dass nur der „am besten“ bewertete Mitfall förderfähig wäre!

Ob man von Uttenreuth aus nicht doch weiter nach Neunkirchen fahren sollte, nachdem die Pläne zum Bau einer Südumgehungsstraße definitiv beerdigt worden sind, sollte vor Ort noch einmal diskutiert werden. Bislang fehlte jenseits von Uttenreuth der ausreichende politische Druck auf die Planer, obwohl bis Neunkirchen mit seinen 8000 Einwohnern eine Trasse auf eigenem Gleiskörper neben der Straße überwiegend frei verfügbar wäre. Heute fahren die Busse hier im 15-Minuten-Takt, und diese Verlängerung würde helfen, gerade die Spitzenbelastungen der stark befahrenen Ortsdurchfahrten zu reduzieren. Aber das kann man auch mittelfristig noch entscheiden; die Gutachter empfehlen eine Trassenfreihaltung.

Wäre es denkbar, statt der StUB ein möglichst hochwertiges „Premiibusnetz“ aufzubauen, mit dem man die erhofften Vorteile der Bahn zu

wesentlich niedrigeren Preisen haben könnte? Natürlich kann man das Busnetz erheblich verbessern, aber Erlangen wäre der erste Fall, in dem es gelingen würde, den oben genannten Spagat erfolgreich auszuführen und mit Bussen zu geringeren Kosten ähnlich hohe Nachfrage wie mit Bahnen zu erzielen.

Busse benötigen einen größeren Bewegungsraum als präzise spurgeführte Schienenfahrzeuge. Praktisch möglich würde ein stabiler, dichter Gelenkbusbetrieb nur durch lückenlose Busspuren. Halte- und Wendestellen müssten Linien abdeckend neu gebaut werden. Wenn man ein Netz aus Durchmesserlinien knüpft, wird die Trassenfreihaltung gerade in den Spitzenzeiten Grundbedingung stabiler Betriebsführung.

RoBus ist noch nicht umsetzungsreif durchdacht und auch noch nicht verlässlich kalkuliert; die tatsächlichen Aufwendungen für ein hochwertiges Bussystem würden deutlich höher liegen als bisher abgeschätzt. Ob „RoBus“ auch dann zukunftssicher dimensioniert wäre, wenn auch nur einer der aktuell erkennbaren Trends und Rahmenbedingungen, die die gesellschaftlichen Diskussionen prägen, im Verkehrsbereich fühlbar Wirkung zeigte? Busbetrieb wird wirtschaftlich sehr stark von den Personalkosten geprägt. Anders im Bahnbetrieb, wo mit marginalem Zusatzaufwand auf erhöhte Nachfrage reagiert werden kann (Doppeltraktion ohne Personalmehraufwand).

Aber auch unter heutigen Rahmenbedingungen wäre mit RoBus nicht die Qualität erreicht, die mit der StUB geboten werden kann, etwa hinsichtlich der gerade in Erlangen wichtigen Vernetzung mit dem Radverkehr durch ausreichende Kapazität für die Fahrradmitnahme.

Gratisparkhäuser verunmöglichen Verkehrspolitik



In Erlangen herrscht Wohnungsnot, während große Flächen in zentraler Lage kostenlos Unterkunft für Autos statt Menschen bereitstellen. T. Naumann

Der weltweit tätige Siemens-Konzern unterhält in Erlangen einen seiner größten Standorte; erst seine Ansiedelung nach dem Zweiten Weltkrieg leitete jene Entwicklung ein, die Erlangen den Aufstieg zur heutigen Form ermöglichte. Siemens und Erlangen, das ist eine Zweierbeziehung, die Stadt und Region wirtschaftlichen Segen und eine vordem nicht denkbare Spitzenstellung im kommunalen Vergleich gebracht haben. „Stadtbahnen von Siemens“ – das steht auch heute noch für einen Qualitätsbegriff. Potenzielle Kunden aus aller Welt werden von Siemens umworben und mit den Erzeugnissen des Konzerns bekannt gemacht. Die Combino-Krise hat Siemens erfolgreich überwunden, Zeichen der Kompetenz und Leistungskraft des Konzerns zugleich: andere hätten die Ausräumung eines Schadensfalls dieser Dimension nicht überlebt. Siemens drängt heute mit Macht und Energie wieder zurück auf den Markt der Straßen- und Stadtbahnen – siehe den aktuellen Auftragserfolg für den AVENIO aus München. Mit seinem vor einiger Zeit neu gegründeten Sektor „Infrastructure & Cities“ empfiehlt sich Siemens als Designer und Consultant für die Entwicklung ganzheitlicher und nachhaltiger Mobilitätskonzepte für die Städte dieser Welt: „Städte sind ein wesentlicher Wachstumsmarkt der Zukunft. Bereits heute lebt mehr als die Hälfte der Menschheit in

Städten – mit steigender Tendenz. Siemens bietet mit dem neu gegründeten Sektor Infrastructure & Cities nachhaltige Technologien für urbane Ballungsräume und deren Infrastrukturen“ [12].

In Erlangen selbst tritt Siemens allerdings als Anbieter von 12.300 kostenlosen Parkplätzen in Erscheinung; gleiches gilt für die in Erlangen ansässige Deutschland-Zentrale von Areva NP. Und auch das dritte große Standbein der Erlanger Wirtschaft, die Friedrich-Alexander-Universität, offeriert eine Fülle kostenloser Parkplätze. Keine Frage, dies muss man als historisch gewachsen und früherem Zeitgeist geschuldet sehen – Ausweis nachhaltiger und zukunftssicherer Mobilitätskonzepte ist es nicht. Im Gegenteil: kommunale Parkraumkonzeptionen und damit zukunftsfähige kommunale Verkehrspolitik überhaupt wird es ohne eine Änderung dieser Situation nicht geben. Alle Einzelmaßnahmen würden dann immer zahnlose Papiertiger bleiben. Auch die StUB würde in ihren positiven Folgewirkungen auf halbem Weg stecken bleiben, käme es nicht endlich zu mehr Gestaltungswillen in der Erlanger Verkehrspolitik. Im Kern einer Metropolregion über 12.000 kostenlose Parkplätze anbieten, zugleich aber Stadtbahnssysteme verkaufen wollen – das will nicht recht zusammen passen...

Leider waren bisher von Siemens selbst keine Diskussionsbeiträge in dieser Sache zu vernehmen, obwohl der Konzern doch ein überaus gewichtiger Bestandteil der Stadtgesellschaft ist. Am Siemens-Standort Erlangen wurde ein „Green City Index“ für zahlreiche deutsche und internationale Großstädte ausgearbeitet – Erlangen ist nicht dabei, aber alle über dem Durchschnitt bewerteten Städte verfügen über innerstädtischen Schienenverkehr; ähnlich viele Stellplätze für Autos in Parkhäusern wie Erlangen kann nur noch Detroit aufweisen, jene Stadt, die im Green City Index auf dem letzten Platz gelandet ist.

Wie wäre es, wenn die Stadt Erlangen den Siemens-Sektor „Infrastructure & Cities“ einmal mit der Erarbeitung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Zukunft beauftragen würde? Eine schlagkräftige Referenz vor Ort, anhand der man Besuchern aus Nah und Fern vorführen könnte, wie man den Wertewandel in Strategien und Maßnahmen kleidet, wie aus einer autoorientierten Stadt der Vergangenheit ein intelligent vernetzter Ort der Zukunft wird, wo Mobilität nicht mehr nur mit Automobilität übersetzt wird, wo urbane Menschen ihre Wege mal mit dem Rad, mal mit der Stadtbahn, mal im übertragenen Sinne mit Hilfe neuer Medien zurücklegen – und natürlich immer noch zu einem guten Teil per Pkw: so eine Referenz, das wäre doch was...
Text und Aufnahme: T. Naumann



Mit der Verlängerung von Thon zur neuen Endschleife „Am Wegfeld“ geht Nürnberg im Bezug auf die StUB schon „in Vorleistung“, auch wenn diesem Neubau natürlich eine eigenständige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu Grunde liegt. Hier eine Impression an der zukünftigen Haltestelle Cuxhavener Straße, die nach aktuellem Stand 2014 in Betrieb gehen wird.



Wie heute schon in Thon, wird zukünftig an der neuen Endstelle „Am Wegfeld“ ein stark frequentierter Umsteigeknoten der Nürnberger Straßenbahn zu mehreren Buslinien eingerichtet.

Abbildungen (2): VAG Nürnberg

„Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben“

Wenn man erfolgreich ist, verblasst die Wahrnehmung, dass dies mit stetigen Anstrengungen erhalten und verteidigt werden will. Dazu gehören auch Investitionen, die unbestritten nicht einfach nebenbei geschultert werden können. Aber jeder Euro, der in ein Schienensystem investiert wird, zieht zwischen 8 und 20 EUR private Folgeinvestitionen nach sich – Bahnbau ist „Wirtschaftsförderung pur“; Details zum kommunalen Nutzen eines guten ÖPNV wurden vor den Toren der Stadt Erlangen, in Nürnberg, vor kurzem ausführlich ermittelt und publiziert [13]. Die Erlanger Bürger zahlen jedes Jahr Steuern und Abgaben, aus denen u.a. auch die Fördermittel für den ÖPNV finanziert werden. Ist da der Gedanke so abseitig, nach Jahrzehnten des Einzahlens auch einmal selbst von Zuwendungen für Investitionen zu profitieren? In diesem Sinne haben die Erlanger Bürger ihren Anteil an der StUB längst bezahlt... Es gibt kaum Investitionen, die anteilig so hoch gefördert werden und dabei mit relativ bescheidenen kommunalen Kofinanzierungen so hohe Nutzen erbringen wie Stadtbahnen.

Vor allem die Bedenkenräger um OB Siegfried Balleis denken zu kurz: Wenn man jetzt nicht bereit ist, die kommunale Kofinanzierung für die StUB zu wagen, werden der Region sämtliche positiven Folgeeffekte einer Stadtbahn entgehen. Sie wird ihre wirtschaftliche Spitzenposition langfristig nicht halten können, denn es wird ihr ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept fehlen. In Erlangen scheint der Eindruck entstanden zu sein, als ob die Investitionen „auf einen Schlag“ geschultert werden müssten; ein 25 km langes Netz entsteht aber in Tranchen über minimal 15 Jahre hinweg und entsprechend verteilt sich auch die Finanzierung. Erinnern wir uns: Fürth war seinerzeit wenig glücklich, als im Gefolge der Nürnberger U-Bahnentscheidung die Straßenbahn dort dem Untergang geweiht war; aber man hat nicht einfach resigniert, sondern den Mut gehabt, die neue U-Bahn auch im Stadtgebiet weiter zu führen und damit große Teile der Bevölkerung weiter mit einem hochwertigen ÖPNV anzubinden.

Wer im Detail über die Folgewirkungen von Bahnsystemen Bescheid weiß, wird dem Autor in seinem klaren Rat an die Bürgergesellschaften von Stadt und Landkreis Erlangen zustimmen: Nein, es wäre gar keine gute Idee, kurz- und mittelfristig die nicht geringen, aber durchaus beherrschbaren Investitionen einzusparen – der Preis wäre langfristig ein sehr hoher, denn bezahlen würde Erlangen dann mit seinem Abstieg aus der kommunalen Spitzenliga; Unternehmen, Investoren und Arbeitskräfte, die die Zukunft gestalten, würden sich zunehmend anders orientieren. Gerade in unserer schnelllebigen Zeit vermittelt eine Bahninfrastruktur gediegen-konservative Werte wie Beständigkeit und Zuverlässigkeit – genau das schätzen Investoren und Unternehmen: allezeit pünktliche und zuverlässige Erreichbarkeit. Die StUB ist natürlich kein Zaubertrank, der alle Wünsche erfüllen, alle Probleme lösen kann, aber sie ist einer der wichtigsten Standortfaktoren für die Zukunft der Stadt. Würde Erlangen sich heute selbst genug sein und auf die StUB verzichten, wäre dies gleichbedeutend damit, die Türe zur Zukunft zuzuschlagen – das kann

niemand wollen. Erlangen und seine Region müssen sich ein „Leitbild Mobilität“ geben, müssen festlegen, um wie viel sie die MIV-Fahrleistung reduzieren wollen – welchen Anteil an der Reduzierung der CO₂-Emissionen soll der Verkehr erbringen, welchen Modal Split strebt man zukünftig an und aus welchen Gründen? All das muss erarbeitet werden, darüber muss Konsens in der Stadtgesellschaft hergestellt werden, und erst dann kann zukunftssicher beurteilt werden, welchen Nutzen die StUB in diesem Kontext spielen kann. Die StUB ist ein Jahrhundertprojekt, das nicht irgendwann, sondern heute angepackt werden muss, um morgen Nutzen bringen zu können; die Arbeit, die dabei aber zuvörderst ansteht, ist die Definition von Zielen und Nutzen weit jenseits der – dafür nicht gedachten – Standardisierten Bewertung. Diese Ziele müssen eingekleidet werden in einen Masterplan Mobilität für Stadt und Region, der zukunftsorientierte Rahmenbedingungen wie ein flächendeckendes Parkraummanagement und Anreizsysteme wie ein Semesterticket beinhaltet um nur zwei Beispiele zu nennen. Erst dann kann die Bevölkerung den Nutzen der StUB wirklich erfassen und beurteilen, und erst dann bestehen gute Chancen, dass sie vor Ort mit breiter Mehrheit politisch gewollt wird. Dann muss sie wirklich glaubhaft unterstützt und beworben werden, ansonsten wird sie keine echte Chance auf Realisierung haben. ■ ■

Literatur und Quellen

- [1] Stuttgarter Zeitung, 29. August 2012, S. 17
- [2] Mit der Stadtbahn in den Wirtschaftsaufschwung, Frankfurter Rundschau, 19. Februar 2003
- [3] Die Stadtbahn schiebt den Handel an, Heilbronner Stimme, 3. September 2002
- [4] Mitteilung der MVG München an den Verfasser
- [5] Vortrag von Prof. U. Weidemann, ETH Zürich am 18. November 2008
- [6] berechnet nach VDV-Statistiken ab 1998
- [7] nach Kasch, R./Vogts, G.: Schienenbonus: Es bleiben Fragen, in: Der Nahverkehr 3/2002, S. 39–43
- [8] anhand von Daten und Mobilitätskennziffern der Stadt Freiburg vom Verfasser berechnet
- [9] dazu existieren zahlreiche Quellen, hier beispielhaft aus www.mw.niedersachsen.de, Zugriff am 17. Oktober 2012; dabei ist der Faktor 10.000 als Minimum anzusehen, die Diskussion darüber ist nicht abgeschlossen. Andere Quellen nennen Faktoren bis zu 100.000 und mehr.
- [10] Günter Fredrich. Die Legende vom billigen Busbetrieb. in: Renaissance der Straßenbahn, Basel 1987
- [11] INTRAPLAN Consult GmbH: Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) Erlangen nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren, Abschlussbericht, August 2012
- [12] Zitat nach www.siemens.com, Zugriff am 10. Oktober 2012
- [13] VAG Nürnberg (Hrsg.): Mobilität in Nürnberg: Nutzen des ÖPNV in Nürnberg – Fakten und Daten, Band 5, Juli 2009