

Der Aufsichtsratsvorsitzende

Nürnberg, 14. Mai 2024

Erklärung des Aufsichtsrates der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg zum Bürgerentscheid in Erlangen über die Stadt-Umland-Bahn

Der VAG-Aufsichtsrat hat sich entschieden, zur geplanten Stadt-Umland-Bahn (StUB) zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach mit einem offenen Brief Stellung zu beziehen. Dies ist wohl überlegt. Zum einen angesichts der außergewöhnlichen Bedeutung des Projektes für den öffentlichen Personennahverkehr in allen drei Städten, aber auch zwischen den Städten und darüber hinaus. Zum anderen, weil es sich um eine tatsächlich rück- und vorausblickend einmalige Chance handelt, die so auf absehbare Zeit nicht wieder kommen wird. Die StUB ist zweifellos ein zentraler und wichtiger Baustein für eine regionale Verkehrswende.

Appell an die Erlanger Bürgerschaft: Bitte informieren Sie sich und wählen Sie

Bevor wir uns als Aufsichtsratsgremium zur Bedeutung der Stadt-Umland-Bahn äußern, wenden wir uns an die wahlberechtigten Erlanger Bürgerinnen und Bürger:

Wir Aufsichtsräte der Nürnberger VAG – Vertreterinnen und Vertreter des Nürnberger Stadtrates, der Mitarbeitenden und der Gewerkschaften – bitten Sie ausdrücklich, sich über die Stadt-Umland-Bahn zu informieren. Sie finden dazu bei der Stadt Erlangen, beim Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, bei den Befürwortern und selbstverständlich auch bei den Gegnern Informationen.

Es lohnt sich zudem der Blick über den Tellerrand. Es gibt eine Vielzahl von Städten unterschiedlicher Größe, die Straßenbahnen erfolgreich betreiben. Teils sind die Netze bereits gewachsen, teils steht der Neu- und Ausbau an. Das gilt auch für Nürnberg, wo 1994 die Entscheidung gefallen ist, die Straßenbahn zu erhalten, zu modernisieren und auszubauen. Wir haben die Entscheidung für die Straßenbahn in Nürnberg seit 1994 keinen Tag bereut. Es gibt aber auch Städte, in denen sich die Bürgerschaften gegen das moderne und leistungsfähige Schienenverkehrsmittel Straßenbahn entschieden haben. Aachen und Wiesbaden gehören dazu.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Erlangerinnen und Erlanger, des Weiteren, dass Sie beim Bürgerentscheid Ihre Stimme auch wirklich abgeben, damit womöglich nicht eine Minderheit überraschend für alle entscheidet.

Eine Wahl ist sicherlich immer eine persönliche Entscheidung, die sich aber nicht nur an persönlichen Einstellungen orientieren sollte, sondern insbesondere das Gemeinwohl sowie künftige Generationen im Blick haben sollte. Ganz so, wie es auch gewählte Vertreterinnen und Vertreter vom Stadtrat bis zum Europäischen Parlament tun sollten – nach bestem Wissen und Gewissen, im Interesse des Gemeinwohls und aller.

Warum ist der VAG-Aufsichtsrat für die StUB?

Im Folgenden wollen wir Ihnen unsere Überlegungen und Erfahrungen mitgeben.

Manchmal hilft der Blick zurück, um zu erkennen, dass sich die Situation grundlegend verändert hat. Der Wunsch nach einem leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel zwischen Nürnberg und Erlangen geht zurück in die ersten Jahre des vorherigen Jahrhunderts. Aber damals war der Bau einer Straßenbahn mit Blick auf den Bedarf und die Kosten nicht darstellbar, wie auch nach dem Zweiten Weltkrieg nicht.

Das ist heute unserer Einschätzung nach gänzlich anders. Erlangen ist eine pulsierende und wirtschaftlich starke Stadt im Kern der Metropolregion. Große Weltunternehmen, wichtige Forschungseinrichtungen, die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU), aber auch die großen Kliniken prägen Erlangen, machen aber auch umweltfreundliche Mobilität dringend erforderlich. Profitieren würden davon alle – auch Menschen, die weiterhin mit dem Auto unterwegs sein müssen oder wollen.

Die Attraktivität der Städte Erlangen, Herzogenaurach und Nürnberg als Wirtschaftsstandorte würde sich ohne Zweifel erhöhen, wenn die Stadt-Umland-Bahn als Rückgrat des ÖPNV hinzukäme. Damit wäre der Wohlstand in den drei Städten, aber auch in der Region, durch die Anbindung der wichtigsten Arbeitgeber an ein modernes Schienenverkehrsmittel gesichert. Handel und Gastronomie in der Erlanger Innenstadt könnten sich zudem durch verbesserte Erreichbarkeit und die Erhöhung der Einkaufsattraktivität über Wettbewerbsvorteile freuen.

Auch die Hochschulstandorte Erlangen und Nürnberg würden profitieren. Beispielsweise könnte es eine direkte Verbindung vom geplanten Neubau der Erziehungswissenschaften der FAU im Nürnberger Norden über Tennenlohe zum Südcampus und die Achse der Wissenschaft geben. Viele Studierende könnten schnell und kostengünstig mit der Straßenbahn an ihre Ziele gelangen. Allein die FAU hat fast 40.000 Studierende.

Und das gilt für alle: Die Lebensqualität in allen drei Städten würde steigen, die Stadtentwicklung bekäme neue Impulse und alle Städte könnten bei den Aspekten Wohnen, Versorgung und Freizeit punkten.

Würde die Stadt-Umland-Bahn bei einem Nein der Bürgerinnen und Bürger nicht gebaut, wäre sehr wahrscheinlich Stillstand die Folge. Die Verkehrsprobleme blieben und das, bei wachsender Bevölkerung in den nächsten Jahren. Es gibt keine adäquate Alternative zu einer modernen und leistungsfähigen Straßenbahn in Form der Stadt-Umland-Bahn mit vielen Haltepunkten.

Straßenbahn als Rückgrat eines leistungsstarken ÖPNV-Angebotes

Für die Mobilität bedarf es eines Mixes, der auch ein leistungsstarkes öffentliches Angebot braucht. Ein stabiles Rückgrat würde die Stadt-Umland-Bahn sein, die die Städte Herzogenaurach, Erlangen und Nürnberg verbindet und vielleicht auch einmal Kommunen östlich von Erlangen bis Eckental. Sie wäre, da meist auf eigener Trasse unterwegs und an Kreuzungspunkten mit dem Individualverkehr bevorrechtigt, jedem anderen Verkehrsmittel, insbesondere dem Bus gegenüber, im Vorteil. Sie bietet mehr Menschen Platz, noch dazu in einem attraktiven Zehn-Minuten-Takt und in der Hauptverkehrszeit im Fünf-Minuten-Takt. Sie würde dort Halt machen, wo es Bedarf und hohes Fahrgastaufkommen gibt. In Erlangen allein sind 19 Haltepunkte vorgesehen. Die Stadt-Umland-Bahn würde zudem über zentrale Knotenpunkte mit einem optimierten und auch innovativen Busnetz kombiniert werden, so mehr Menschen anziehen und befördern sowie ergänzend via Mobilitätsstationen, wo es VAG_Rad oder Carsharing gibt, den Weg zum Ziel absichern.

Straßenbahnen sind eine Investition in die Zukunft

Wer den Blick über den Tellerrand wagt, wird bei der Vielzahl von Tram-Projekten weltweit, in Deutschland sowieso, sehen, dass es sich bei der Straßenbahn um ein attraktives und modernes Verkehrsmittel handelt. So sind die Fahrzeuge geräumig und einladend, bieten dank Niederflurbauweise bequemes und niveaugleiches Ein- und Aussteigen, haben große Mehrzweckflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder – sind also auf die vielfältigen Anforderungen der Fahrgäste eingestellt. Das Fahren ist dabei angenehmer als im Bus, da schienengeführt. Die Gleise sind so gebaut, dass auch die Schienen angenehmes, ruhiges und leises Fahren garantieren. Der Oberbau reduziert zudem die Schallübertragung an die Umgebung deutlich, da elastische und schallschluckende Materialien eingebaut werden. Dank der Möglichkeit bei eigener Trasse ein Grünleis zu bauen, verbessert sich das Kleinklima im Umfeld der Anlagen und bietet Insekten Lebensraum. Große Regenmengen können zudem aufgenommen und nach und nach abgegeben werden.

Belegt ist zudem der sogenannte Schienenbonus: Menschen neigen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel, wenn ihnen ein modernes und komfortables Schienenverkehrsmittel angeboten wird, das noch dazu im dichten Takt unterwegs ist. Ein gutes Beispiel dafür sind die zuletzt mit der Einführung der Straßenbahnlinien 10 und 11 in Nürnberg überproportional gestiegenen Fahrgastzahlen: Allein im ersten Quartal 2024 wurden hier ca. 25 Prozent mehr Fahrgäste als im ersten Quartal des Vorjahres gezählt. Vor allem der noch dichtere Takt, aber auch die umsteigefreien Direktverbindungen, kommen bei unseren Fahrgästen gut an.

Die Kapazitäten einer Straßenbahn sind mit einem Busnetz selbst bei dichtem Takt nicht erreichbar, zumal die Busse ohne eigene Busspur mit dem Individualverkehr im Stau stehen.

Apropos Bus: Oft wird die Größe der Busse, die man einsetzen kann, durch die bauliche Situation vor Ort vorgegeben. Lange Busse haben einen deutlich größeren Wendekreis, müssen stärker ausholen, wenn sie um eine Kurve fahren wollen. Zudem sind lange Busse deutlich teurer und auch innovative Antriebskonzepte wie beispielsweise eBusse kosten noch immer mehr als herkömmliche Diesel- und Gasbusse. Zudem braucht es bei einem Wechsel des Antriebskonzeptes Investitionen in die Infrastruktur und auch das will geplant und finanziert werden.

Egal, welches Antriebskonzept: Heute stellt sich automatisch die Frage nach dem Personal, das die Busse und Bahnen im Schichtbetrieb fahren kann. Fachkräfte fehlen allerorten – auch im Fahrdienst, wie ein Blick von Nord nach Süd, von Ost nach West zeigt. In Summe kann die StUB in Kombination mit einem optimierten Busnetz bei einem deutlichen Mehr an Leistung mit weniger Personal betrieben werden als ein reines Busnetz.

Mehr Menschen, die den ÖPNV nutzen, egal, ob schon zur Schulzeit, ob während der Ausbildung oder Berufstätigkeit, im Alltag zum Einkaufen oder für Arztbesuche und in der Freizeit oder auch erst im Alter, entlasten die Straßen, tragen dazu bei, dass es weniger Staus gibt und die Parkplatznot sinkt. Sie alle leisten einen Beitrag zur dringend erforderlichen Verkehrswende, tragen zum Klimaschutz und zur Reduzierung schädlicher Abgase, die unsere Gesundheit angreifen, bei.

In Nürnberg haben wir uns bereits 2012 entschieden, ausschließlich Ökostrom für unseren Verkehrsbetrieb zu beschaffen. Besser geht es nicht! Und auch die Straßenbahnen der StUB können mit Ökostrom, möglichst regionalem, fahren.

Zum Schluss: die Themen Kosten und Finanzierung

Bei allen Überlegungen dürfen wir die Kosten und die Finanzierung nicht außer Acht lassen. Das wissen wir als Aufsichtsräte eines Verkehrsunternehmens, das wie in Erlangen in

städtischem Besitz ist, nur zu gut. Die Kosten müssen darstellbar, die Finanzierung muss gesichert sein.

Dank eines außergewöhnlich hohen Kosten-Nutzen-Faktors von 2,0, könnten die Voraussetzungen für die Stadt-Umland-Bahn nicht besser sein. Diesen Wert hat das deutschlandweit einheitliche standardisierte Verfahren ergeben, bei dem auch die Zuschussgeber Bund und Freistaat beteiligt sind. Das bereits investierte und noch zu investierende Geld ist bestens angelegt im derzeit größten Schienenprojekt Deutschlands.

Dank der Zusagen von Bund und Freistaat zur Bezuschussung sind 90 Prozent der zuschussfähigen Kosten abgesichert – auch bei steigenden Kosten, was angesichts der Projektlaufzeit zu berücksichtigen ist. Steigende Kosten über die Projektlaufzeit sind kein Sonderthema der StUB. Bemerkenswert ist aber, dass die Zuschussgeber diese mittragen werden. Und der Zweckverband hat Preissteigerungen bereits in den aktuellen Zahlen mittels eines Risikopuffers einkalkuliert.

Was wir sicher sagen können: Mit einem Nein zur StUB ist dieses oder ein vergleichbares Projekt für unsere drei Städte auf absehbar längere Zeit erledigt. Die Zuschusssituation hat sich grundlegend geändert und die Zusagen der Zuschussgeber für die aktuellen Planungen gelten tatsächlich auch nur für den aktuell geplanten Trassenverlauf und errechneten Kosten-Nutzen-Faktor. Das Geld kommt bei einem Nein zur StUB anderen Projekten in Deutschland zugute. Insgesamt ist die Fördersituation für derartige Projekte aktuell nicht gut.

Zweifellos ein Pluspunkt ist, dass Ausgaben für die Verlegung bzw. Erneuerung von Infrastruktur entlang der Trasse – wie Wasser- und Abwasserleitungen, Strom- und Telekommunikationsleitungen bereits einkalkuliert sind und – da Voraussetzung für den Bau der Stadt-Umland-Bahn – co-finanziert und bezuschusst werden. Meist, so unsere Erfahrung in Nürnberg, wäre zumindest auf absehbare Zeit sowieso eine Erneuerung angestanden, da die Infrastruktur in die Jahre gekommen ist.

Und noch in einem Punkt können wir Ihnen, sehr geehrte Erlangerinnen und Erlanger die allergrößten Bedenken nehmen. Sie wissen es aus Ihrem privaten Bereich: Bauen und Erneuern sind immer mit Einschränkungen verbunden. Über alle Gewerke hinweg gut geplant, lässt sich die Beeinträchtigung aber reduzieren. In jedem Fall wird immer mit dem Fokus auf die Anwohnerinnen und Anwohner geplant und sichergestellt, dass die Anwesen erreichbar sind. Dies ist schon mit Blick auf die Feuerwehr eine Anforderung. Wie im privaten Bereich, bekommt man für die Investition in gemeinsame Infrastruktur etwas: ein gemeinsames und umweltfreundliches Straßenbahnnetz, Orte mit neuer Aufenthaltsqualität in der Stadt. Die Stadt-Umland-Bahn ist die Chance umzusteigen und kostengünstig und über alle Altersgruppen hinweg mobil zu sein.

„Es gewinnen alle gemeinsam, es verlieren aber auch alle gemeinsam. Nehmen Sie das Geschenk an.“

Zu guter Letzt möchten wir noch eine Aussage von Prof. Dr.-Ing. Pächer von der Technischen Hochschule Mittelhessen aufgreifen, weil sie so kurz wie treffend ist, bezüglich unserer gemeinsamen Situation:

„Es gewinnen alle gemeinsam, es verlieren aber auch alle gemeinsam. Nehmen sie das Geschenk an.“

Die Aussage hat er vor dem Hintergrund gemacht, dass die Situation in Erlangen ähnlich der in Wiesbaden im Jahr 2019 ist. Damals votierten die Bürgerinnen und Bürger Wiesbadens gegen eine Verlängerung der Straßenbahn aus Mainz kommend über Wiesbaden ins Umland. Die Verkehrssituation in Wiesbaden ist heute so, dass viele den Ausgang des Entscheids bedauern.

Bitte, sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger in Erlangen, wählen Sie und entscheiden Sie mit Weitblick. Es will niemand das Auto aus der Stadt verbannen. Wir vertrauen darauf, dass Sie den Mehrwert der Stadt-Umland-Bahn für die Region und für alle Menschen in der Region erkennen. Es geht um das Heute, aber insbesondere auch um die Zukunft. Eine Zukunft, in welcher der ÖPNV eine zentrale Aufgabe haben wird und muss.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Der Aufsichtsratsvorsitzende für den Aufsichtsrat



Christian Vogel