



Erklärung des Oberbürgermeisters der Stadt Erlangen zur Entscheidung über die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach bzw. Uttenreuth am 27. September 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

keine Entscheidung in meiner bisher über 16 Jahre währenden Amtszeit als Oberbürgermeister der Stadt Erlangen hat mir so viele schlaflose Nächte bereitet wie unsere Entscheidung heute. Ich denke, dass das aber auch nicht weiter verwunderlich ist, da es sich hierbei um die Entscheidung über die größte Einzelinvestition handelt, die ein Erlanger Stadtrat jemals in der Geschichte dieser Stadt zu treffen hatte.

Die Straßenbahn reduziert den motorisierten Individualverkehr im Gesamtverkehr Erlangen von 366.000 auf rund 355.070 Fahrten, das sind ca. 3%. Zweifelsohne bringt die Straßenbahn eine Verlagerung auf den öffentlichen Nahverkehr und zusätzlichen Komfort für die Reisenden. Sie kostet die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Erlangen aber netto, d. h. nach Abzug der Zuschüsse, mindestens 100 Millionen Euro zum Preisstand 2025, wobei Ersatzinvestitionen für neue Schienenfahrzeuge, die der Gutachter allein für die Stadt Erlangen in Höhe von 30 Millionen Euro ermittelt hat, noch nicht einmal eingerechnet sind. Setzt man dies in Relation zu der aktuellen Verschuldung der Stadt Erlangen, die gegenwärtig 215,9 Millionen Euro beträgt, so bedeutet dies eine Erhöhung unserer Schulden um über 60%. Dies wäre umso bedauerlicher, weil es uns ge-

lungen ist, die Pro-Kopf-Verschuldung einigermaßen stabil halten zu können, um somit den nachfolgenden Generationen einen gewissen Gestaltungsspielraum zu ermöglichen.

Wer heute für das Straßenbahnsystem stimmt, muss sich darüber im Klaren sein, dass er die Verschuldung der Stadt um über 60% erhöht. Wichtig ist bei dieser Diskussion auch festzustellen, dass die Verlängerung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 mit dem früher diskutierten Stadt-Umland-Bahn-Konzept nur noch sehr wenig zu tun hat.

Für das bisherige T-Netz der Stadt-Umland-Bahn wurde im Dezember 2010 ein Nutzen-Kosten-Faktor von 0,79 errechnet. Damit war das Konzept nicht zuschussfähig. Die Gutachter haben deshalb in mehreren Reduktionsstufen ein Konzept vorgelegt, in dem systematisch die Äste in Herzogenaurach bis zum Atlantis-Bad und im Osten ab Uttenreuth gekürzt wurden, um knapp über den förderfähigen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 zu kommen.

Anfang Juli haben große Arbeitgeber der Region uns geraten, dieses Projekt zu beschließen. Meine Bitte um finanzielle Beteiligung wurde binnen weniger Tage mit einem klaren Nein beantwortet. Auch meine unmittelbar darauf folgende Aufforderung, ein aktives Parkraummanagement einzuführen, d. h. die Firmenstellplätze kostenpflichtig zu machen, wie wir dies bei der Stadt Erlangen bereits seit langen Jahren praktizieren, wurde entweder abschlägig beschieden oder es kam überhaupt keine Reaktion. Bedauerlicherweise gilt dies auch für die Betriebs- und Personalräte dieser großen Unternehmen und des Klinikums. Ich habe mich auch darum bemüht, das Straßenbahnsystem dadurch rentabler zu machen, indem ich den Nürnberger Oberbürgermeister gebeten habe, entlang der Strecke Wohnen und Gewerbe auszuweisen, doch

auch diese Forderung wurde abschlägig beschieden. Dass der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg in mehreren Verhandlungen nicht zusage konnte, eine höhere finanzielle Last zu tragen, ist für mich angesichts der hohen Verschuldung der Stadt Nürnberg durchaus nachvollziehbar.

Konkrete Zusagen liegen uns bisher auch nicht von der bayerischen Staatsregierung vor. Mit Schreiben von gestern hat die Staatssekretärin im Bayerischen Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Frau Katja Hessel, mitgeteilt, dass erst zum Ende der Planungen Einzelheiten über die Finanzierung geklärt werden können. Bis dahin müssen die beteiligten Kommunen den Kostenaufwand für die Planungen ohne Zuschuss tragen.

In einem Gespräch im Landratsamt am 18. September 2012 betonte die Staatssekretärin sogar, dass die Sonderförderung in Garching mit einer Universitätsverlagerung aus der Innenstadt heraus verbunden war und nicht mit der Situation in Nürnberg und Erlangen vergleichbar sei. Ebenfalls keinerlei Zusagen gibt es seitens der bayerischen Staatsregierung zur Förderung von Schienentrassen, die nicht auf eigenen Bahnkörpern verlaufen.

Auch bei den Kosten für Kunstbauwerke wie beispielsweise Brücken sowie Unter- und Überführungen sind mehrere Fragezeichen anzubringen. So geht der Gutachter von 29 Millionen Euro aus. Dabei muss berücksichtigt werden, dass mindestens 4 bzw. 5 Kunstbauwerke errichtet werden müssen:

- über die A 3 bei Tennenlohe,
- die Unterführung bei den Arcaden,

- die Kosbacher Brücke,
- die Überquerung des Main-Donau-Kanals
- und die Über- bzw. Unterführung der A 3 bei der Rastanlage Aurach.

Dankenswerterweise hat Staatsminister Joachim Herrmann, mit dem ich in der Frage der Straßenbahnlinie bekanntlich nicht in allen Punkten übereinstimme, zugesagt, eine Plausibilitätsüberprüfung der Kostenschätzungen des Gutachtens durch die Oberste Baubehörde durchführen zu lassen. Dabei kommt die Oberste Baubehörde zu dem Schluss, dass im günstigsten Fall die veranschlagten 29 Millionen Euro eingehalten werden können, dass die Kosten aber im schlimmsten Fall auch auf 50 Millionen Euro ansteigen könnten.

Wie sieht jedoch das regional optimierte Bussystem aus? Die vergleichbare verkehrliche Wirkung ließe sich mit einem Bruchteil der für die Straßenbahnlinie veranschlagten Kosten erreichen. Hinzu kommt, dass ein Bussystem stets flexibel verändert werden kann, während Schienengleise für die nächsten 50 oder 100 Jahre fix im Boden liegen.

Es ist durchaus denkbar, dass im weiteren Verlauf des Projektes, wie von vielen angedeutet, auf den Ost-Ast nach Uttenreuth verzichtet wird. Falls die sogenannte L-Variante käme, - die im Übrigen ausschließlich von der Stadt Herzogenaurach in Auftrag gegeben wurde - würde die verkehrliche Erschließung des Ostteils der Stadt Erlangen, d. h. die Strecke von den Arcaden über die Henkestraße, Luitpoldstraße und Drausnickstraße über Buckenhof nach Uttenreuth, entfallen.

Fazit: Betrachtet man die verkehrliche Wirkung der Straßenbahnlinie 4 mit einer Verlagerung von knapp 2000 Kfz innerhalb von 24 Stunden auf den öffentlichen Nahverkehr, wobei zum Vergleich die Belastung der B 4 bereits heute bei 40.000 Kfz/24 Stunden liegt, so ist ein Einsatz von 100 Millionen Euro netto für die Stadt Erlangen nicht zu verantworten. Dagegen bietet das regional optimierte Bussystem eine flexible und bürgernahe Erschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr. Ich appelliere an alle Kolleginnen und Kollegen des Stadtrates, das regional optimierte Bussystem zu beschließen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

lassen Sie mich zum Abschluss noch auf wichtige Entscheidungen des Bundesgesetzgebers in den letzten Jahren und Monaten verweisen:

1. Der Deutsche Bundestag hat im Rahmen der Föderalismusreform beschlossen, sich bis 2019 aus der Finanzierung des ÖPNV zu verabschieden. Dies ist sogar im deutschen Grundgesetz im Artikel 143 c und im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz verankert.
2. Der Deutsche Bundestag hat am 29. Mai 2009 die Schuldenbremse beschlossen. Dazu heißt es im Artikel 109 „Die Haushalte von Bund und Ländern sind grundsätzlich ohne Einnahmen aus Krediten auszugleichen.“ Ausnahmsweise ist es nach Artikel 115 Grundgesetz möglich, Einnahmen aus Krediten bis zur Höhe von 0,35% des nominalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) jährlich in Anspruch zu nehmen.
3. Schließlich hat der Deutsche Bundestag erst vor einigen Monaten den Fiskalpakt beschlossen. Dieser sieht vor, dass die öffentliche Hand, d.h. Bund, Länder und Kommunen, die gegenwärtig mit

24.771 Euro je Einwohner verschuldet sind, nur noch ein Drittel der Neuverschuldung eingehen können, wie beispielsweise in diesem Jahr.

Diese drei Entscheidungen können wir nicht ignorieren. Auf jeden Fall müssen wir den Kurs der finanziellen Solidität beibehalten und auf finanzielle Überlastungen verzichten.

Liebe Kolleginnen und Kollegen im Erlanger Stadtrat,

bitte verbauen Sie mit dieser Entscheidung nicht den politischen Gestaltungsspielraum in unserem Gremium für die nächsten Jahrzehnte.

Dr. Siegfried Balleis
Oberbürgermeister der Stadt Erlangen