

Stadt Erlangen

Einladung

Ortsbeirat Kosbach

1. Sitzung • Dienstag, 31. Januar 2012

Kosbacher Stadl

TAGESORDNUNG - öffentlich -

19.30 Uhr

1. Mögliche Verbindungsstraße Adenauerring - Haundorf
2. Weitere Vorgehensweise zum Ausbau der Steudacher Straße
3. Stadt-Umland-Bahn: aktuelle Berichterstattung in der Presse
4. Wertstoffcontainer Steudach: Standortfrage
5. Bauvorhaben Häusling / Steudach
6. Bericht der Verwaltung
7. Mitteilungen zur Kenntnis
8. Anfragen/Sonstiges

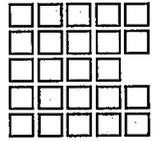
Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 25. Januar 2012

STADT ERLANGEN

Ortsbeirat Kosbach

gez. Prof. Dr. Rüdiger Schulz-Wendtland
Vorsitzender



Stadt Erlangen

Ortsbeirat Kosbach

1. Sitzung • Dienstag, 31. Januar 2012

Bericht der Verwaltung

Seite (n):

- Anlage zu TOP 2: Einbringung UVPA 18.10.2011
- Niederschrift 3. Sitzung OBR Kosbach 2011
- Anlage zu TOP 3: Zeitungsartikel 25.01.2012

3-9
10-12
13-14

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/613 T. 1327

Verantwortliche/r:
Abt. Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/064/2011

Weitere Vorgehensweise zum Ausbau der Steudacher Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.10.2011	Ö	Einbringung	zur Kenntnis genommen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.11.2011	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 23, Amt 66, ESTW

I. Antrag

Die Verwaltung schlägt folgende Varianten zum Beschluss vor:

- Variante 1: Die Steudacher Straße wird im Bestand mit 6,5 m Fahrbahnbreite ausgebaut.
- Variante 2: Die Steudacher Straße wird im Bestand mit 5,5 m Fahrbahnbreite ausgebaut.
- Variante 3: Die Steudacher Straße wird provisorisch für die nächsten Jahre saniert.
Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für eine Alternativroute in ein städtebauliches / verkehrliches Gesamtkonzept zu integrieren und weiter zu konkretisieren.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Steudacher Straße befindet sich in einem extrem schlechten Zustand. Eine Sperrung der Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit kann bereits kurzfristig notwendig werden, wenn die Straße nicht provisorisch gesichert bzw. richtlinienkonform ausgebaut wird.

Die Steudacher Straße ist derzeit als Haupteinfahrstraße eingestuft. Die Verkehrsbelastung auf der etwa 4,5 m breiten Fahrbahn beträgt ca. 700 Kfz/16 h. In Richtung Norden ist der Ortsteil Steudach außerdem über die Kieselbergstraße erschlossen, die im aktuellen Flächennutzungsplan (2003) bzw. Verkehrsentwicklungsplan (1995) trotz geringen Verkehrsaufkommens als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist. Deren Verkehrsbelastung beträgt ca. 600 Kfz/16 h. Über sie ist der Ortsteil Steudach auch durch die Buslinie 287 an das Erlanger ÖPNV-Netz angebunden. Das aktuelle Verkehrskonzept im Erlanger Westen (MIV, ÖPNV, Radverkehr) für die Zeit nach erfolgter Bebauung von E-West II ist in Anlage 1 dargestellt.

Mit der 2010 erfolgten Verlängerung des Adenauerringes bestünde nun die Chance, dieses Verkehrskonzept zu verbessern. Der MIV könnte auf dem Adenauerring gebündelt und das bestehende Straßennetz teilweise für den Fuß-/Radverkehr bzw. den landwirtschaftlichen Verkehr reserviert werden. Hiermit würde nicht nur die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht, sondern auch ein verbessertes Angebot für den Freizeitverkehr geschaffen werden. Durch die Verlagerung des MIV und ÖPNV von der Kieselbergstraße auf die Steudacher Straße würde diese zukünftig die Funktion einer Hauptverkehrsstraße wahrnehmen.

Zweckmäßig wäre hierfür ein veränderter Trassenverlauf der Steudacher Straße mit rechtwinkeligem Anschluss an den Adenauerring. Vorteile dieses in Anlage 2 dargestellten Zukunftskonzeptes wären:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich,
- Bündelung des (weiterhin geringen) Verkehrs nach Steudach auf eine Straßenachse,
- Verlust der Funktion als 2. MIV-Achse nach Steudach für die Kieselbergstraße mit Reduzierung des Aufwandes für den Unterhalt und Vermeidung später notwendiger Ausbauten auch für diese Straße,
- Optimierung des Busliniennetzes,
- Begrenzung des Geschwindigkeitsniveaus auf der ausgebauten Steudacher Straße,
- größere Flexibilität für zukünftige Flächennutzungen im Erlanger Westen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Variante 1 (Ausbau der Steudacher Straße im Bestand mit 6,5 m Fahrbahnbreite):

Seitens der Verwaltung wurden bereits Planungen für einen richtlinienkonformen Streckenausbau erstellt. Aus Gründen der Zuschussfähigkeit wurde hierfür ein sog. RQ 9,5 gewählt, der eine Fahrbahnbreite von 6,5 m vorsieht und einer erheblichen funktionellen Aufwertung der Steudacher Straße entsprechen würde (s. Anlage 3). Die grob geschätzten Kosten für den Ausbau in dieser Qualität betragen für die Infrastruktur ca. 750.000,-- EUR, für den Grunderwerb wären weitere ca. 48.000,-- EUR notwendig. Mit einer Förderung nach FAG in Höhe von ca. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten ist zu rechnen (ca. 350.000 €). Haushaltsmittel sind auf IvP-Nr. 541.402 „Ausbau der Steudacher Straße“ im aktuellen Investitionsprogramm für 2012 vorgesehen, so dass bei erfolgreichem Grunderwerb der Ausbau zeitnah möglich wäre.

Variante 2 (Ausbau der Steudacher Straße im Bestand mit 5,5 m Fahrbahnbreite):

Aufgrund der Fahrbahnbreite von 6,5 m, der relativ geradlinigen Führung und dem sehr geringen Verkehrsaufkommen ist allerdings zu befürchten, dass die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit (max. 70 km/h) häufig nicht eingehalten wird. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird daher empfohlen, im Falle des bestandsnahen Ausbaus auf mögliche Zuschüsse zu verzichten und den schmäleren Querschnitt RQ 7,5 mit 5,50 m Fahrbahnbreite zu wählen. Die grob geschätzten Baukosten hierfür belaufen sich auf ca. 650.000 €, für den Grunderwerb wären weitere ca. 25.000,-- EUR notwendig.

Variante 3: (Provisorische Sanierung der Steudacher Straße für die nächsten Jahre):

Wegen der größeren Flexibilität für mittel- und langfristige Verkehrskonzepte wäre allerdings der o. g. veränderte Trassenverlauf gemäß dem in Anlage 2 dargestellten Zukunftskonzept wesentlich vorteilhafter. Aufgrund der hierfür noch notwendigen Detailplanung sowie des voraussichtlich schwierigeren Grunderwerbs ist diese Alternativplanung nicht zeitnah umsetzbar. In diesem Falle müsste die Steudacher Straße provisorisch für eine weitere mittelfristige Nutzung im Bestand saniert werden.

Für die Alternativroute werden, basierend auf der aktuellen Grobplanung, die Kosten für die Infrastruktur mit ca. 600.000 EUR und für den Grunderwerb mit ca. 153.000,-- EUR geschätzt. Da die Steudacher Straße in diesem Konzept als Hauptverkehrsstraße eingestuft werden könnte, wäre eine Fahrbahnbreite gemäß RQ 9,5 mit 6,5 m angemessen und damit grundsätzlich zuschussfähig. Aufgrund der kürzeren geradlinigen Streckenabschnitte und der durch die Bündelung des Verkehrs auf etwa 1.300 Kfz/16h erhöhten Verkehrsbelastung wäre in dieser Variante weniger mit „Rasern“ zu rechnen als bei Variante 1.

Bis zur Realisierung dieser Variante ist zusätzlich eine provisorische Sanierung der bestehenden Steudacher Straße notwendig. Die Kosten hierfür betragen ca. 110.000,- EUR. Die Sanierung erstreckt sich auf eine zu erhaltende Fläche von ca. 4.000 m² und beinhaltet die Vorbereitung der Unterlage, die Verbesserung der Tragfähigkeit durch Einbau eines Asphaltgewebes, den Einbau einer 6 - 8 cm starken bituminösen Tragdeckschicht sowie das Profilieren der angrenzenden Bankette und Gräben. Die Haltbarkeit wird auf 3 – 5 Jahre prognostiziert, kann auf Grund der nicht regelkonformen Bauweise und nicht veränderbarer Untergrund- und Seitenverhältnisse aber nicht gewährleistet werden. Die Maßnahme ist aus dem Ergebnishaushalt zu finanzieren, wobei die Mittel grundsätzlich vorhanden sind, jedoch den Sanierungsumfang für nachhaltigere anderweitigere Maßnahmen im Stadtgebiet beeinträchtigen. Es ist aber ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass neben den geschilderten bautechnischen Unzulänglichkeiten auch die ungenügenden verkehrssicherheitstechnischen Realitäten (zu geringer Straßenquerschnitt, Kurvigkeit, unübersichtliche Kuppen, zu geringe Bankette etc.) verbleiben.

Für eine langfristige Planungssicherheit und zur Optimierung des Trassenverlaufes wird ein Gesamtkonzept aus Flächennutzungs-, Bebauungs- und Verkehrsplanung vorgeschlagen. Dieses könnte in den kommenden Jahren u.a. im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes bzw. Flächennutzungsplanes entwickelt und zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Von der Verwaltung werden drei Beschlussvarianten vorgeschlagen. Die Varianten 1 und 2 sehen einen bestandsnahen Ausbau mit den Fahrbahnbreiten 6,5 m bzw. 5,5 m vor. Die Variante 3 sieht eine alternative Trassenführung vor, die in ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept integriert ist. Dessen Entwicklung ist in den kommenden Jahren vorgesehen. Hierfür ist die provisorische Ertüchtigung der Steudacher Straße zur mittelfristigen Sicherung im Bestand notwendig

	Fahrbahnbreite	Kosten Infrastruktur	Kosten Grunderwerb	Kosten gesamt
Variante 1	6,50 m	750.000,- €	48.000,- €	798.000,- € (abzgl. FAG: ca. 350.000 €)
Variante 2	5,50 m	650.000,- €	25.000,- €	675.000,- €
Variante 3	6,50 m	600.000,- €	153.000,- €	753.000,- € (abzgl. FAG: ca. 330.000 €)
Provisorium	4,50 m	110.000,- €		110.000,- €

Hinweis: Bei den genannten Kosten handelt es sich um **grobe** Kostenschätzungen!

6-

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	Variante 1: ca. 750.000 €	bei IPNr.: 541.402
	Variante 2: ca. 650.000 €	
	Variante 3: ca. 600.000 € zzgl.	
	Provisorium: ca. 110.000 €	

Grunderwerbs-Kosten:	Variante 1: ca. 48.000 €
	Variante 2: ca. 25.000 €
	Variante 3: ca. 153.000 €
	Provisorium: 0 €
	€

Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten (jährliche Unterhaltsaufwendungen):	Variante 1: ca. 7.000 €/Jahr	bei Sachkonto:
	Variante 2: ca. 6.000 €/Jahr	
	Variante 3: ca. 5.000 €/Jahr zzgl.	

der Unterhaltsaufwendungen für die dann zum landwirtschaftlichen Weg zurückgestufte alte Steudacher Straße in Höhe von ca. 3.000 €/Jahr.
 Provisorium: erneute großflächige Sanierungsaufwendungen nach 3 - 5 Jahren in Höhe von ca. 110.000 €

Korrespondierende Einnahmen	Variante 1: ca. 350.000 €	bei IPNr.: 541.402ES
	Variante 2: 0 €	
	Variante 3: ca. 330.000 €	

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind lt. aktuellem Investitionsprogramm 2010 – 2014 für das Jahr 2012 in Höhe von 750.000 € vorgesehen auf IvP-Nr. 541.402 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Verkehrskonzept Erlanger Westen – Bestand
- Anlage 2: Verkehrskonzept Erlanger Westen – Zukunftskonzept
- Anlage 3: Straßenquerschnitt Steudacher Straße – Regelquerschnitt

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss/ Werkausschuss EB77 am 18.10.2011

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt diesen Tagesordnungspunkt zunächst im Ortsbeirat zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Vorlage der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang



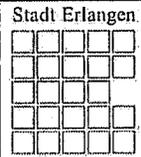
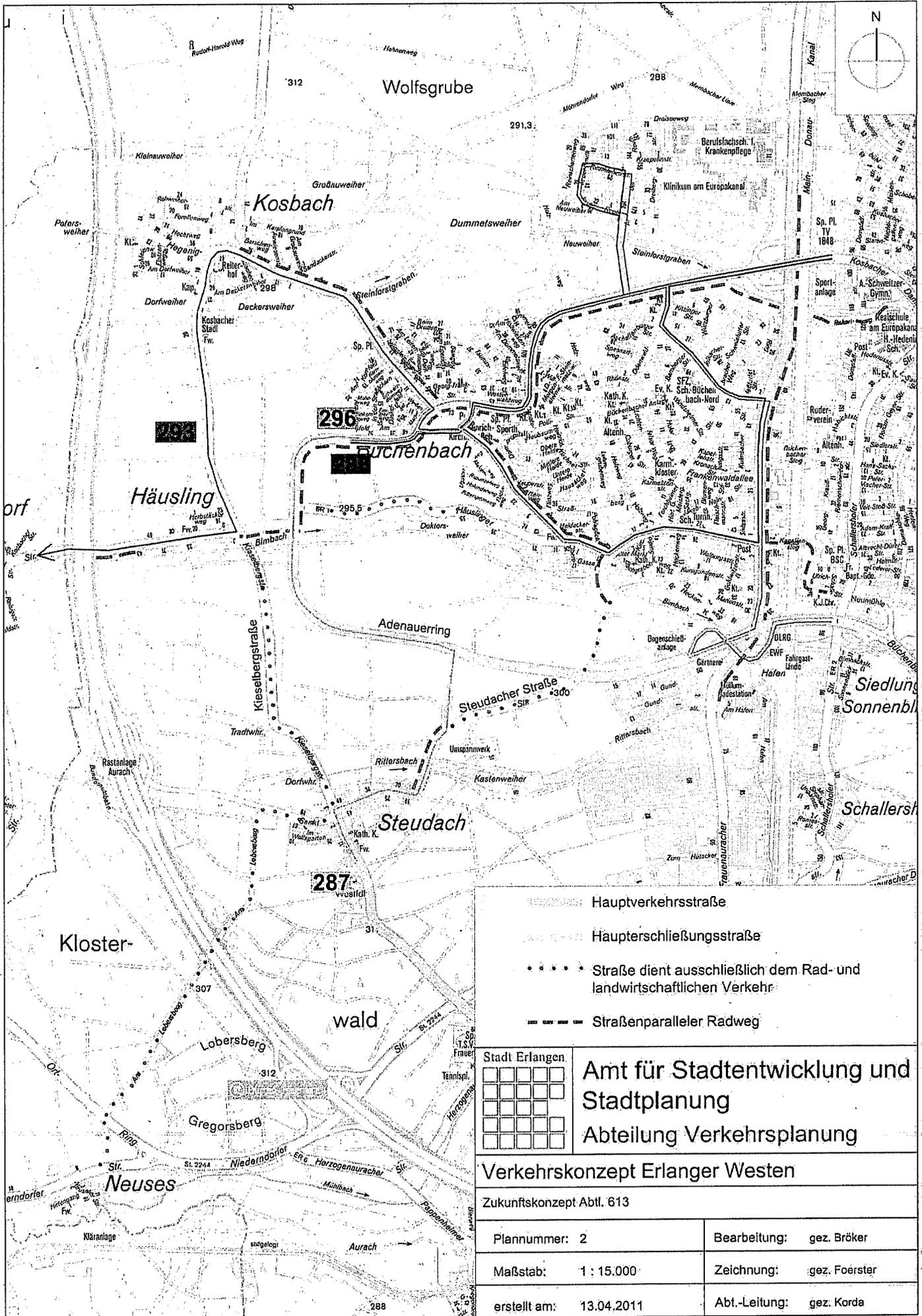
- Hauptverkehrsstraße
- Haupterschließungsstraße
- Straße dient ausschließlich dem Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr
- Straßenparalleler Radweg

Stadt Erlangen
 Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
 Abteilung Verkehrsplanung

Verkehrskonzept Erlanger Westen

Verkehrnetz nach erfolgter Bebauung E-West II (ca. 2014)

Plannummer: 1	Bearbeitung: gez. Bröker
Maßstab: 1 : 15.000	Zeichnung: gez. Foerster
erstellt am: 13.04.2011	Abt.-Leitung: gez. Korda

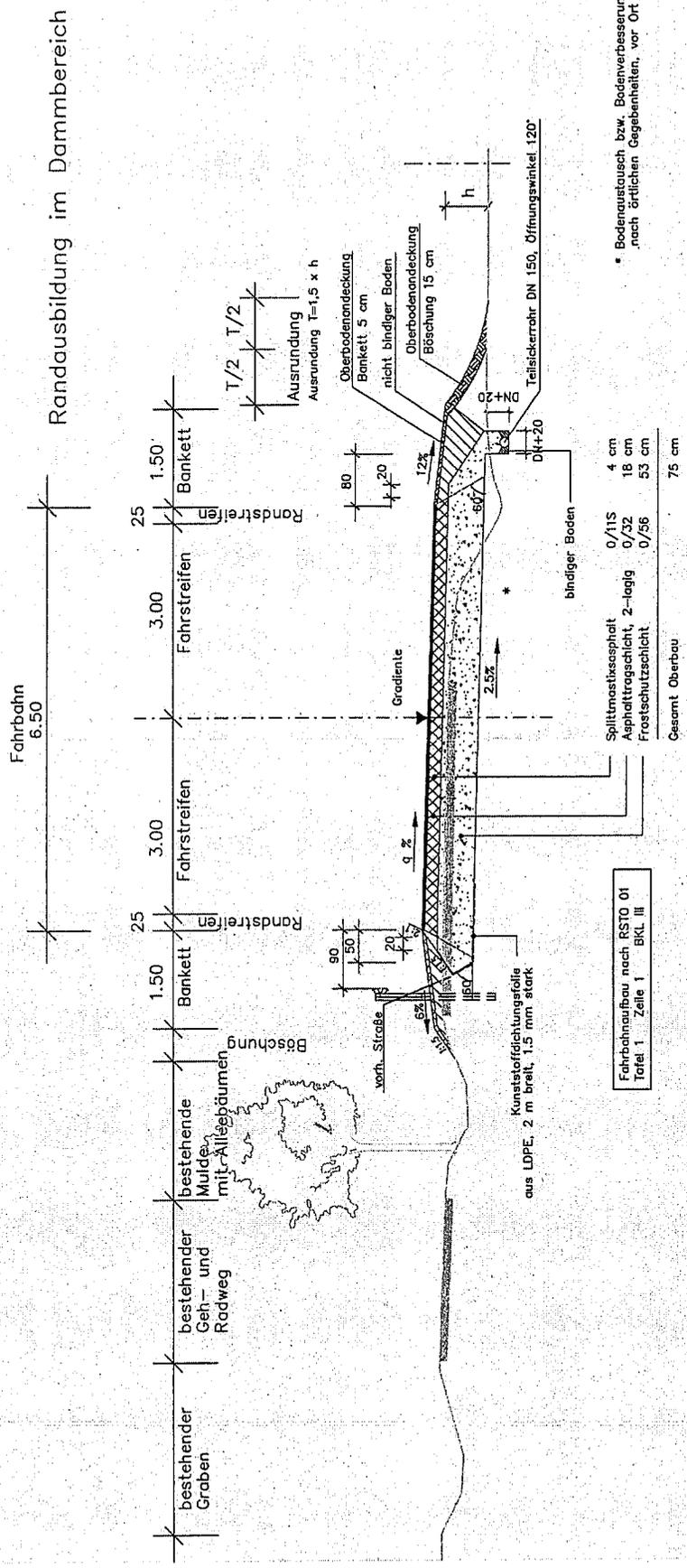


Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung

Verkehrskonzept Erlanger Westen
 Zukunftskonzept Abtl. 613

Plannummer: 2	Bearbeitung: gez. Bröker
Maßstab: 1 : 15.000	Zeichnung: gez. Foerster
erstellt am: 13.04.2011	Abt.-Leitung: gez. Korda

Regelquerschnitt



Ergebnis:

Herr Schulz-Wendtland eröffnet die 3. Sitzung des Ortsbeirates Kosbach im Jahr 2011. Herr Ortsbeirat Dr. Buerhop ist entschuldigt. Die anwesenden Betreuungstadträte werden begrüßt. Die Tagesordnung wurde ordnungsgemäß und fristgerecht verschickt und wird verlesen. Es besteht Einverständnis. Herr Schreiter wird als Vertreter der Presse begrüßt. Herr Dr. Korda ist als Ansprechpartner des städtischen Planungsamtes vertreten.

TOP 1: Verschwenkung im Ortsteil Häusling; Planungen einer Radweganbindung

Bereits in der 2. Sitzung des Ortsbeirates Kosbach waren die Radwege und Radwegeplanungen ein zentrales, großes Thema. Ein Radweg Richtung Haundorf wurde bereits beschlossen. Eine Realisierung steht immer noch aus.

Das Haundorfer Löchla soll auf eine Fahrspur (4,5 Meter) reduziert werden und neben der Fahrbahn wird ein Radweg entstehen. Die Verkehrsregelung wird per Ampelschaltung erfolgen. Der Planfeststellungsbeschluss steht noch aus. Die Planungen seitens der Stadt Erlangen liegen vor. Durch Häusling selbst wird vermutlich kein echter Radweg, sondern nur eine Abmarkierung der Fahrbahn erfolgen.

Die Bürger befürchten, dass die Planungen der Regierung von Mittelfranken von denen der Stadt Erlangen abweichen und als Zuschussgeber die eigenen Vorstellungen umsetzen. Die Bürger möchten wissen, ob die Stadt Erlangen zu ihrem Beschluss steht bzw. ob die Stadt Erlangen sich gegen andere Planungen (2-spurige Durchfahrt) zur Wehr setzen wird.

Der Radweg auf Herzogenaauracher Flur wird bereits gebaut.

Die anwesenden Bürger zweifeln die Messungen / Zählungen aus der letzten Sitzung an und weisen auch Herrn Dr. Korda darauf hin. Angeblich wurde die Messstelle verändert. Herr Dr. Korda sagt zu die Messungen zu überprüfen und kontinuierlich neue Messungen durchzuführen.

Der Ortsbeirat und die Bürger möchten eine Zählung im April 2012 um die Daten vergleichen zu können. Sollten zwischenzeitlich neue Messungen erfolgen, dann bittet der Ortsbeirat ebenfalls um Übermittlung der Zahlen / Ergebnisse.

TOP 2: Anbindung des Herzogenaauracher Stadtteils Herzo-Base an den Adenauerring; Folgen für den Erlanger Stadtteil Häusling

Herr Dr. Korda berichtet, dass er mit Frau Wetzstein / Planungsamt Herzogenaaurach gesprochen hat. Der Antrag der CSU-Herzogenaaurach wurde mehrheitlich abgelehnt. Eine parallele Trasse zur StUB würde die Akzeptanz der StUB untergraben. Die Trasse ist als reine ÖPNV-Trasse ausgelegt. Die Anbindung Herzo-Base erfolgt über die 4-spurige Straße zur Autobahn. Die StUB wird die Autobahn vermutlich mit einem Überwerfungsbauwerk kreuzen bzw. überqueren. Detailplanungen liegen derzeit noch nicht vor. Auch die Trassen, die bereits im Flächennutzungsplan enthalten sind geben nur eine grobe Planung vor. Hierbei handelt es sich um keine verbindliche Planung. Durch den FNP ist keine rechtliche Wirkung abzuleiten.

Für die Gesamtstadt Erlangen würde eine Umgehung eher Nachteile bringen. Dass die Bürger aus Häusling diese Forderung unterstützen und sich dadurch eine Entlastung erhoffen, ist jedoch verständlich. Als Stadtplaner sind hier jedoch die Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsfluss der Stadt Erlangen zu berücksichtigen. Herr Dr. Korda betont in diesem Zusammenhang, dass der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Erlangen festgeschrieben wird und dass der Verkehr weiter zunehmen wird. Dies ist ein Effekt des Job-Wachstums in Erlangen. Die Kontakte nach Herzogenaaurach sollen intensiviert werden, damit künftige Planungen erleichtert werden können.

Der Ortsbeirat wird dieses Thema die nächsten Jahre weiter beobachten und bittet die Verwaltung zeitnah auf Entwicklungen und Pläne einzugehen. Eine Vorstellung im Ortsbeirat sollte dabei erfolgen, sobald neue Pläne vorliegen bzw. am Entstehen sind.

TOP 3: Bericht der Verwaltung

Ohne Wortbeitrag

TOP 4: Mitteilungen zur Kenntnis

Ohne Wortbeitrag

TOP 5: Anfragen/Sonstiges

- Auch hier fragen einige Bürger nach den konkreten Planungen zum Radweg durch Häusling. Auf welcher Seite wird der Radweg geführt? Gibt es Halteverbote? Wie ist die Verkehrsführung geplant? Wie verläuft der Radweg? Gibt es richtige Wege oder nur Markierungen? Die Bürger und der Ortsbeirat bitten um Mitteilung der vorhandenen Informationen und Planungen.
- Einige Bürger bemängeln, dass die Verlängerung Stichweg Herbstackerweg zugewachsen ist. Die Flur gehört der Stadt Erlangen. Auch der Katzenacker ist zugewachsen. Hier vernachlässigt die Stadt Erlangen ihre Sorgfaltspflicht und sollte möglichst schnell die erforderlichen Rückschnitte nachholen.
- Von Büchenbach Richtung Häusling müssen Geschwindigkeitskontrollen auf Höhe des 1. Anwesens durchgeführt werden. Hier steigen Schulkinder aus. Laut Berichten geht von den zu schnellen PKWs eine erhebliche Gefahr aus.
- In Steudach liegt auf dem Gehweg zum Spielplatz viel Sand. Dies ist gefährlich für Radfahrer (v.a. für Kinder). Hier sollte die Stadt Erlangen tätig werden.

gez.
Prof. Dr. Rüdiger Schulz-Wendtland
Ortsbeiratsvorsitzender

gez.
Stephan Pickel

Stadt-Umland-Bahn rollt langsam näher

Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach einigten sich auf kleine Variante einer neuen Schienenverbindung

VON PETER MILLIAN

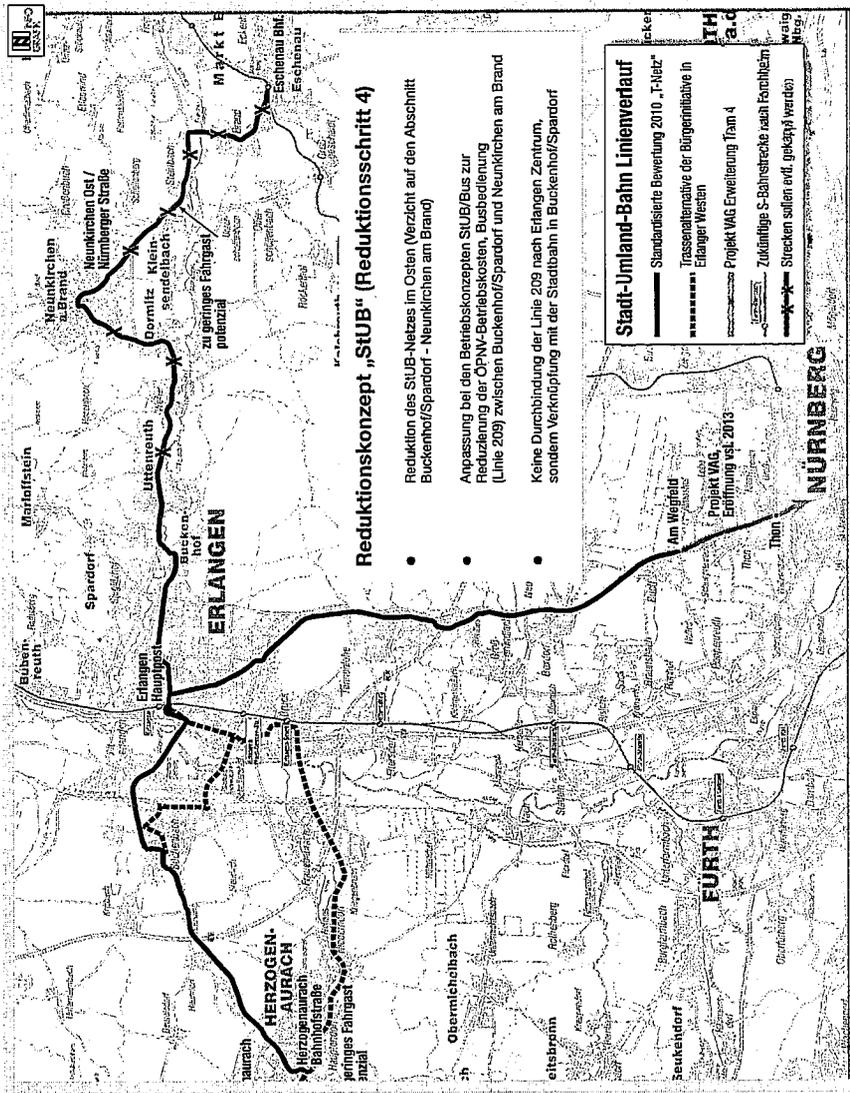
Ein Konsens scheint gefunden: Die Städte Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach halten eine Stadt-Umland-Bahn als direkte Verbindung zwischen den Kommunen für eine sinnvolle Lösung. Allerdings nur in einer kleinen Variante, die im Westen Herzogenaurach über eine neue Tauberquerung an Erlangen anbinden und im Osten höchstens bis Uttenreuth fahren soll.

ERLANGEN – Der neue Erlanger Planungsreferent Josef Weber, der von der Stadt Nürnberg kommt, spricht davon, dass eine abgespeckte Trasse einen „positiven Kosten-Nutzen-Faktor“ aufweist: sie könnte sich rechnen. Lange Jahre war um eine große Lösung gerungen worden, doch die erfahre eine „Beerdigung auf altbairisch“, prophezeite Oberbürgermeister Siegfried Balleis (CSU). Gelingt es München, eine staatliche Finanzierung für die dortige zweite S-Bahn-Stammstrecke zu bekommen, so seien auf „Jahrzehnte hinaus“ Mittel für andere Projekte im öffentlichen Nahverkehr blockiert.

Doch an einer finanzierbaren Stadt-Umland-Trasse will die Mehrheit des Stadtrates festhalten. Zumal die Idee der Nürnberger Verkehrs-Aktiengesellschaft (VAG) die Straßenbahnlinie 4 von Nürnberg-Thon durch das Knoblauchsland bis ins Erlanger Universitäts-Südgelände zu führen, keineswegs vom Tisch ist. Der Aufbau eines weiterführenden Erlanger Schienenwegs wäre also nicht abwegig.

Ein Quantensprung

Für die SPD-Fraktion wäre ein verbessertes Bussystem keine Alternative, Grüne und ÖDP sind davon überzeugt, dass eine Stadt-Umland-Bahn „einen Quantensprung“ im öffentlichen Nahverkehr darstellen würde. Nun müsse „auf die Tüte statt auf die Bremse“ gedrückt werden. Auch Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker drängt zur Elie:



Er hält den gefundenen Kosten-Nutzen-Index für ein reduziertes Netz für „hervorragend“ und kann sich vorstellen, diesen Faktor durch die Siedlungstätigkeit in Herzogenaurach weiter zu verbessern. Sein Dank geht nach Nürnberg. Sowohl die VAG-Vorstellungen mit der Verängerung die Straßenbahnlinie 4 als auch die Unterstützung durch OB Ulrich Maly (SPD) seien hilfreich. Auch Innenminister Joachim Herrmann (CSU) habe erkannt, dass ein potenter Industriestandort wie Herzogenaurach eine leistungsfähige Schienenanbindung erhalten müsse. In Erlangen müssten nun „Druck aufgebaut“ und Detaillösungen erarbeitet werden. Der Herzogenauracher Bürgermeister weist die Vorstellung einer Bürgerinitiative zurück, die sowohl die alte Eisenbahntrasse nach Herzogenaurach als auch eine Trassenvariante innerhalb der Stadt (über Bruck nach Bückenbach) favorisiert. Eine solche Variante sei wohl kaum wirtschaftlich.

Alles hängt an der Talquerung

Eine Kosbacher Brücke wäre
Voraussetzung für „Nordost“

Die vom Erlanger Stadtrat wieder aufgenommene Diskussion um eine Stadt-Umland-Bahn nimmt Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker auf und drängt zur Eile: Er hält den nun gefundenen Kosten-Nutzen-Index für ein reduziertes T-Netz für „hervorragend“ und kann sich vorstellen, diesen Faktor durch die Siedlungstätigkeit in Herzogenaurach weiter zu verbessern.

ERLANGEN – Der Dank des Herzogenauracher Bürgermeisters geht erst einmal in Richtung Nürnberg. Sowohl die Vorstellungen der Verkehrsaktiengesellschaft, die Straßenbahnlinie 4 über das Knoblauchsland hinaus bis nach Erlangen zu führen, als auch die Unterstützung durch Nürnbergs Oberbürgermeister Ulrich Maly, seien eine große Unterstützung für eine Stadt-Umland-Bahn. In den Dank schließt Hacker aber auch Bayerns Innenminister Joachim Herrmann (CSU) ein, der erkannt habe, dass ein potenter Industriestandort wie Herzogenaurach eine leistungsfähige Schienenanbindung erhalten müsse.

Hacker weiß aber auch, dass „den Schlüssel für alle Probleme die Stadt Erlangen in den Händen hält“. Dort müsse der Druck aufgebaut werden und dort müssten Detaillösungen erarbeitet werden, die die Realisierung der StUB ermöglichen. Zu diesen „Detaillösungen“ gehört nach Hackers Überzeugung auch eine Kosbacher Brücke in abgespeckter Form: „Wir brauchen eine Talquerung ausschließlich für den Nahverkehr“, ist er überzeugt, die Brücke müsse keineswegs große Verkehrsströme aufnehmen, könne also entsprechend preiswert realisiert werden.

Bessere Erschließung

Damit weist Hacker aber auch die Vorstellungen der Bürgerinitiative für eine Stadt-Umland-Bahn zurück, die sowohl die alte Eisenbahntrasse nach Herzogenaurach als auch eine Trassenvariante innerhalb der Stadt (über Bruck nach Büchenbach) favorisiert. Für ihn die Variante mit dem nördlichsten „Ast“ (über Büchenbach-Nord, Häusling und Haundorf) die sinnvollste, da sie die Siedlungsschwerpunkte in Herzogenaurach ebenso gut erreiche wie die großen Betriebe adidas, Puma und Schaeffler. Zudem sei im Herzogenauracher Norden eine weitere Siedlungstätigkeit absehbar – „ich rechne damit, dass die Stadt am Rande einer solchen Bahn um weitere 2000 Einwohner wachsen wird“.

Bis Ende März will der Arbeitskreis Stadt-Umland-Bahn den Gremien letzte Erkenntnisse zu Kostenvarianten vorlegen. Entscheidend für eine Trassenwahl nach Westen wird immer stärker die Frage nach einer Kosbacher Brücke. PETER MILLIAN