



Schulterschluss: Im Zehntspeicher Neunkirchen trafen sich auf Einladung von LIBOS [Landkreisübergreifendes Interkommunales Bündnis Ostast StUB] nicht nur Spitzenpolitiker wie Staatsminister Thorsten Glauber sowie die Landräte Hermann Ulm (Kreis Forchheim) und Alexander Tritthart (Erlangen-Höchstadt), sondern auch viele Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der betroffenen Gemeinden.

Für den StUB-Ostarm läuft die Zeit davon

Wenn aus dem „L“ ein „T“ werden soll, das im Osten den **LÜCKENSCHLUSS** zur Gräfenbergbahn herstellt, muss schnell gehandelt werden.

ERLANGEN/NEUNKIRCHEN – Es war eine kommunalpolitisch illustre Gruppe, die sich im Neunkirchener Zehntspeicher traf. LIBOS, das Landkreisübergreifende Interkommunale Bündnis Ostast StUB, hatte die Zusammenkunft einberufen, um die nächste Stufe der Stadt-Umlandbahn-Planungen zu zünden. Und um darauf hinzuweisen, dass es knapp werden könnte, wenn nicht bald „Nägel mit Köpfen“ gemacht werden.

Rückblende: Als klar wurde, dass es im 21. Jahrhundert wieder eine Stadt-Umlandbahn geben würde, beschränkte man sich zunächst auf die sogenannte L-Lösung und entwarf eine (Überland-)Straßenbahn-Trassierung, die vom Nürnberger Norden (wo die Straßenbahn derzeit noch an der Haltestelle Am Wegfeld endet) über die Unistadt Erlangen bis nach Herzogenaurach führen soll.

Den für die angestrebte Umverteilung der Verkehrsströme mindestens genauso wichtigen Ostast von Erlangen nach Neunkirchen und Eckental blendete man vorerst aus, weil die Nutzen-Kostenrechnung unter jener magischen Eins als Indexzahl blieb, die Voraussetzung für eine Förderung durch die öffentliche Hand ist.

Wenige Jahre später haben sich einige Parameter entscheidend verändert: Wie Daniel Große-Verspohl, Geschäftsführer des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach, in Neunkirchen vortrug, wird die vom Deutschen Bundestag schon im Januar beschlossene Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) dafür sorgen, dass sich

die Mittel der Öffentlichen Hand für das Projekt grob geschätzt versechsfachen werden, die Förderung beträgt künftig 75 Prozent. Für die Ortsdurchfahrten gibt es künftig ebenfalls Zuschüsse vom Bund.

Dass auch das Raumordnungsverfahren erfolgreich war, lässt Herzogenaurachs Ersten Bürgermeister German Hacker in seiner Funktion als Vorsitzender des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn jubeln: „Der Sachstand ist aus der Perspektive des L-Netzes hervorragend, der Rücken-

wind könnte nicht besser sein“, meint Hacker. Mit Alexander Tritthart, Landrat des Kreises Erlangen-Höchstadt, ist Hacker sich allerdings darüber im Klaren, dass noch ein „Gordischer Knoten“ gelöst werden muss, ehe die StUB zur Höchstform auflaufen kann. Das Problem: Die Städte Erlangen und Nürnberg stimmten schon im Dezember 2014 für den Beitritt zum Zweckverband der Stadt-Umland-Bahn.

Im Landkreis Erlangen-Höchstadt regte sich aber Widerstand gegen den

Bau der Stadt-Umland-Bahn. Die Bürgermeister von Höchstadt, Adelsdorf und Kalchreuth kritisierten die Planungen, weil sie Belastungen durch die für den Bahnbau notwendige Erhöhung der Kreisumlage befürchteten, ohne aufgrund ihrer geografischen Lage in entsprechendem Maß von der StUB profitieren zu können.

Im Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde deshalb am 19. April 2015 ein Bürgerentscheid abgehalten. Das Kreistagsbegehren pro Stadt-Umland-Bahn wurde mit deutlicher Mehrheit

abgelehnt, der Bürgerentscheid mit 59,2 Prozent zu 40,8 Prozent

Deshalb blieb der Landkreis ERH dem Zweckverband fern und beteiligte sich finanziell nicht an der StUB. Herzogenaurach trat als Kommune dem Zweckverband bei und übernahm Planungskosten im sechsstelligen Euro-Bereich. Damals wurden die Planungen für den Ostast zurückgestellt, dessen Realisierung die LIBOS-Macher um den früheren Buckenhofer Bürgermeister Georg Förster nun forcieren – wissend, dass der Lückenschluss zur Gräfenbergbahn die Stadt-Umlandbahn deutlich attraktiver macht. Steigende Fahrgastzahlen im Erlanger Osten würden die Indexzahl über die förderfähige Schwelle heben. Für Uttenreuth ist das Ziel schon erreicht, Neunkirchen liegt mit 0,98 dicht darunter.

Allerdings drängt die Zeit, weil die Förderungen auslaufen. Bis Ende 2021 müssen konkrete Planungen für den Ostast vorliegen, sonst „kommt er nie“, warnt Georg Förster.

Überzeugungsarbeit leisten

Bleibt das kategorische Nein der Landkreisbürger in ERH, das LIBOS mit viel Überzeugungsarbeit revidieren will. Dabei könnte die Einschätzung des bayerischen Staatsministers für Umwelt und Verbraucherschutz, Thorsten Glauber, hilfreich sein. Glauber setzt die StUB hinsichtlich ihres Stellenwertes für die Metropolregion Nürnberg mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke im Raum München gleich. Klarer kann sich die Politik für die Stadt-Umlandbahn kaum positionieren.

DER STANDPUNKT



Die einzige Rettung vor dem Verkehrskollaps

Der StUB-Ostarm muss zeitnah kommen, sonst hat die Region ein Riesenproblem.

EIN KOMMENTAR VON HANS VON DRAMINSKI

Das Thema StUB ist kein neues, schon seit dem Ende der „Seekuh“ in den 60er beziehungsweise 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wird diskutiert, den Eisenbahnverkehr zwischen den Erlanger Umlandgemeinden in großem Stil wieder aufleben zu lassen. Eines ist 2020 allerdings anders: Das Lokalbähnchen, das als (Überland-)Straßenbahn wieder auferstehen soll, ist keine Dreingabe zum bestehenden Verkehrsnetz, sondern vermutlich das einzige Mittel, um den in wenigen Jahren drohenden Verkehrskollaps im Großraum noch abzuwenden. Prosperierende Umland-Gemeinden und

das Städte-Kleeblatt, das als Universitäts- und Weltkonzern-Standort eine weithin spürbare Magnetwirkung hat, sorgen für sprunghaft steigende Zahlen von Ein- und Auspendlern. Wer jemals im Berufsverkehr die Verbindung zwischen Erlangen und den „Ost-Gemeinden“ wie Neunkirchen oder Eckental benutzen musste, weiß, wie groß die tatsächliche Belastung, wie beträchtlich der reale Leidensdruck ist: Autofahrer, die Stunden ihres Lebens im Stau verbringen; Gemeinden, durch die sich eine endlose Blechlawine wälzt. Das Argument, der durch die Corona-Pandemie forcierte Umstieg auf Home-Office werde genug Entlastung bringen, um auf den Ostast

der StUB verzichten zu können, greift zu kurz. In der Realität werden steigende Pendlerzahlen den Verkehrsrückgang durch mehr Heimarbeit mindestens egalieren, wenn nicht sogar konterkarieren. Zumal sich nicht jedes Berufsbild dazu eignet, von zuhause aus umgesetzt zu werden. Kurz: Am Bau des Ostastes und auch am Lückenschluss mit der Gräfenbergbahn in Eckental-Eschenau führt schon in näherer Zukunft kein Weg vorbei. Das müssen auch jene im Landkreis ERH einsehen, die nicht direkt etwas von den StUB-Plänen haben, weil sie etwa in Höchstadt oder in einer der Steigerwaldgemeinden leben.

✉ hans.v.draminski@presenetz.de