

CSU - Gedanken zu Südumgehung und Stadt-Umland-Bahn:

Individualität gegen Egalität?

Auf diese Fragen stößt man derzeit immer häufiger in vielen Bereichen des täglichen Lebens: Differenziertes Schulsystem gegen Einheitsschule, familiäre Kinderbetreuung gegen Kinderkrippen für alle Kleinstkinder, Individualverkehr gegen Straßenbahn, Aufzählung beliebig fortsetzbar.

Überall soll es plötzlich besser sein, allen das Gleiche anzubieten, allen das Gleiche aufzuerlegen.

Nur der Natur wird Individualität erlaubt. Heidelerchen und Fledermäusen werden mehr Lebensrechte zugestanden als Fußgängern, die sich kaum die Straße zu überqueren trauen, als den Anwohnern, die auch in Zukunft eine nicht enden wollende Blechlawine vor der Nasenspitze ertragen müssen, als den Pendlern, die die Fahrt zur Arbeit mit dem Bringen der Kinder zum Kindergarten, dem Besuch der Großeltern oder dem Einkauf verbinden müssen/wollen. Selbst gegen zukunftsichernde Forschungsstätten wie dem Erlanger Max Plank Institut wenden sich Umweltschützer zugunsten von Blauflügeliger Ödlandschrecke und co.

Zum Schutz der Natur wurde nun also das Planfeststellungsverfahren zur beantragten Trasse der Südumgehung eingestellt. Uns hat diese offizielle Begründung wirklich sehr betroffen gemacht, auch wenn unbestritten ist, dass es auch gewichtige Gründe gegen die Südumgehung gibt.

Einer dieser Gründe sind die Kosten für eine Umgehungsstraße. Und genau diese sollen nun bei der viel teureren Stadt-Umland-Bahn (StUB) völlig egal sein. Alles (nicht) vorhandene Geld soll nun auf eine einzige Karte gesetzt werden, in unseren Augen ein hochriskantes Spiel.

Zwei Dinge kann ich nur einmal ausgeben: Zeit und Geld.

Geld, vor allem geliehenes, kann ich für die StUB ausgeben, oder ohne neue Schulden aufzunehmen für Kindertagesstätten + Spielplätze + Förderung von Sportvereinen + Bürgerhaus + Sanierung der Tennenloher Str. und des Waldparkplatzes + Ferienprogramm + ein regional optimiertes, auf die Benutzer zugeschnittenes Omnibussystem (RoBus).

Auch meine **Zeit** kann ich nur einmal nützen, für einen zeitraubenden öffentlichen Nahverkehr im östl. Landkreis mit Umsteigezwang vom Zubringerbus zur nächsten Stadtbahnhaltestelle und erneutem Umsteigen von Bahn zum Bus zum Arbeitsplatz, oder mich bringt - viel flexibler - ein optimiert fahrender Bus umsteigefrei und schnell direkt von daheim zur Arbeit.

Nur den **Platz**, den kann ich (wenn auch nicht beliebig) teilen:

Für Omnibusse + Fahrräder + Krankenwagen + Müllabfuhr + Individualverkehr + Essen auf Rädern + Mähdrescher + Lieferwagen + Feuerwehr,

oder für StUB und Rettungsfahrzeuge, die an der stehenden StUB nicht vorbeikommen, wenn die StUB nicht auf der Südumgehungsstrasse gebaut werden sollte.

Und nun soll unsere enge Ortsdurchfahrt, die einzig direkte Verkehrsverbindung zwischen Erlangen und dem östlichen Umland, nicht durch eine Umgehungsstraße entlastet, sondern mit einer Stadt-Umland-Bahn (StUB) auch noch zusätzlich verstopft werden. Erleichterung schaffen soll „Flüsterasphalt“ Das bringt leider kein einziges Auto von der Straße, eher verhilft er uns zu häufigeren Straßenbaustellen. „Flüsterasphalt“ ist als Maßnahme sinnvoll und wird von uns unterstützt, jedoch nicht als Alternative zur Südumgehung. Eher zur Verringerung des täglichen Verkehrsinfarakts, zumindest aber zur Entlastung des Innerortsverkehrs dienen bald die auch von uns schon lange gewünschten, durchgehenden und sichereren Radwege entlang der Staatsstraße.

Die StUB von Nürnberg nach Erlangen und der westliche Ast von Erlangen nach Herzogenaurach stellen auch aus unserer Sicht eine Verbesserung der Verkehrssituation für alle Betroffenen dar. Der Ost-Ast von Erlangen nach Uttenreuth erfüllt diese Punkte jedoch aus unserer Sicht noch lange nicht, u.a. endet er nach momentaner Planung schon an der Breslauer Str.

- Wer soll da einsteigen?
- Wo sollen diese Pendler parken?
- Hat Uttenreuth dann nur noch zwei Haltestellen?
- Müssen die Weiheraner umsteigen, um zum Uttenreuther Rathaus oder nach Erlangen zu kommen?
- Wer zahlt die Kosten?
- Wann kommt die Verlängerung nach Neunkirchen?
- Warum sollten die Pendler, die heute noch nicht mit dem Bus fahren, auf die StUB umsteigen?
- Gibt es auch Bereiche, in denen durch die Realisierung der StUB Nachteile zu befürchten sind?
- Wann wird die StUB tatsächlich realisiert?

Deshalb kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgewogen werden, ob die StUB eine tatsächliche Verbesserung der Verkehrssituation in Uttenreuth und Weiher darstellt, bzw. andere Maßnahmen zielführender sind.

Auch die Menschen, die über die Europäische Gesetzgebung das Ende der Südumgehung herbeigeführt haben, sind Demokraten und so müssen und werden wir als Demokraten diese Gesetze selbstverständlich respektieren. Aber wir, die CSU Uttenreuth, werden auch weiterhin nach Wegen suchen, die Verkehrssituation in Uttenreuth zu verbessern, die durch die vom Bergamt Nordbayern bereits genehmigte Verfüllung der Kalchreuther Tongrube noch zusätzlich gefährdet werden könnte. Das Denken kann man uns nicht verbieten!

Bayern ist seit 60 Jahren durch Phantasie, Ideenreichtum und Vielseitigkeit und großem Respekt vor Mensch und Natur eine der erfolgreichsten Regionen dieser Erde, diese Voraussetzungen für unsere Lebensqualität sollten wir uns nicht nehmen lassen.

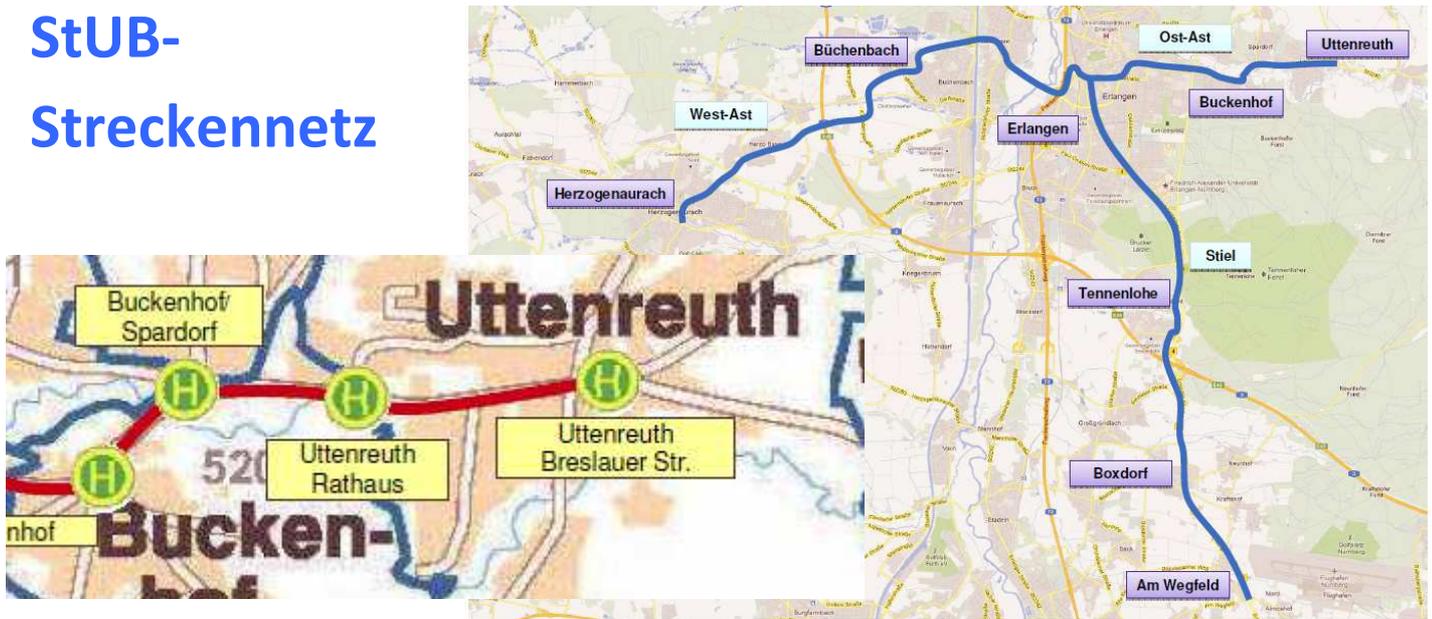
StUB in Uttenreuth -

Fakten, für Sie zusammengestellt:

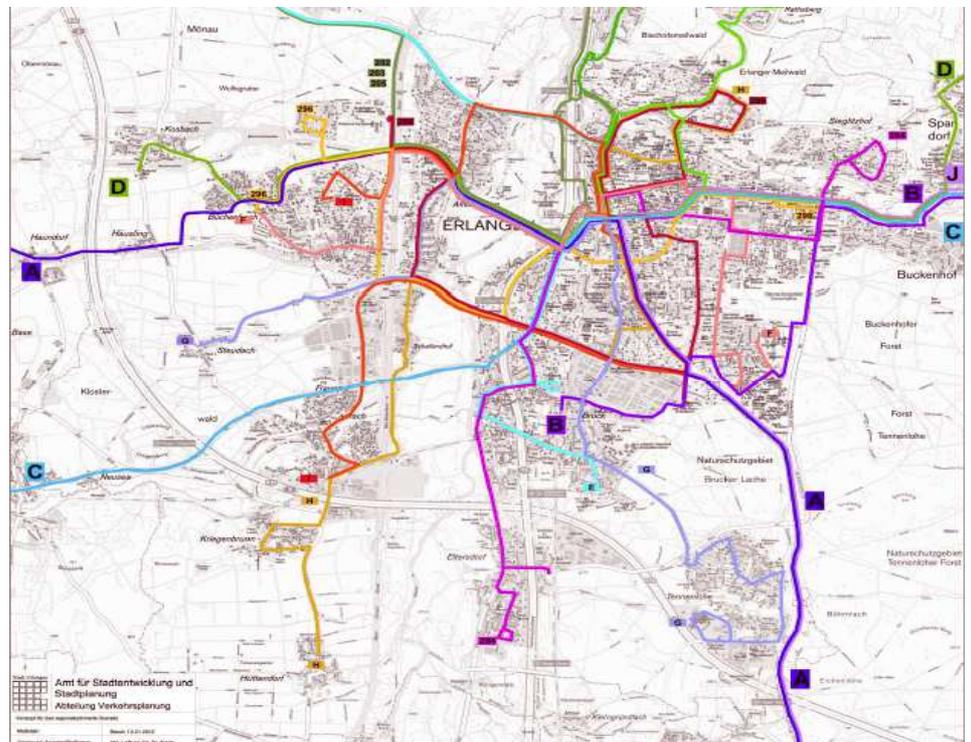
Auszüge aus dem im Internet zur Verfügung gestellten Daten von „Intraplan Consult GmbH“, die die Gutachten zur „Stadt-Umland-Bahn Erlangen“ („StUB-T-Netz“) und zum „Regional optimierten Busnetz“ (RoBus“) erstellt und verglichen haben.

System	StUB, T-Netz	RoBus
Verkehrsachsen	Er-Hbf bis Nbg-Wegfeld Er-Hbf bis Herzogenaurach Er-Hbf bis Uttenreuth Zubringerbusse	Er-Hbf bis Nbg-Wegfeld Er-Hbf bis Herzogenaurach Er-Hbf bis Uttenreuth Zusätzl. Innerorts- und Auswärtslinienbusse
Direktverbindungen von/nach Uttenreuth	Uttenreuth, Zentrum - nach Herzogenaurach, Zentrum - zum Nbg. Straßenbahnknoten	Eschenau bis Herzogenaurach, Atlantis Eschenau - Bruck Neunkirchen - Flughafen Nbg zu Arbeitsplatzschwerpunkten,
Erwartete Fahrgastzahlen tägl. werktags durch Uttenreuth	2500 - 5100 Fahrten ab oder nach Uttenreuth, davon ein großer Teil, der aus weiter östl. Gemeinden in Uttenreuth zusteigen soll, gegenüber 4100 Fahrten ohne Änderungen	4800 Fahrten, davon max 1300 ab/bis Uttenreuth, gegenüber 4100 erwarteten Fahrten ohne Änderungen
Nutzen-Kosten- Indikator, Grundlage für staatl. Investitionszuschüsse	1,10 bei Endhaltestelle Breslauer Straße	Keine Ermittlung, da anfallende Investitionskosten zu gering
Planungsbeginn	2012	2012
Baubeginn	2015	2017
Inbetriebnahme	2019	2019
Bestmögl. Taktung	Alle 10 Minuten eine StUB	Alle 15 Minuten ein Bus
Haltestellendichte	gering	hoch
Planungs+ Investitions-kosten gesamt davon vom Landkreis ERH Kosbacher Brücke Planungskosten Busspuren	280 Mio Euro minus 155 Mio Zuschüsse, davon 70 Mio - 25 Mio staatl. Zuschüsse 10 Mio Eur, förderfähig 37 Mio -	12 Mio Euro davon 10 Mio Euro, förderfähig 2 Mio Euro (u.a. Drausnickstr. ab Buckenhof)
Zusätzl. Fahrzeugkauf	Kosten für Verkehrsunternehmen	Kosten für Verkehrsunternehmen

StUB- Streckennetz



RoBus- Streckennetz



Unser Fazit:

Gegenüber einem optimierten Bussystem, das unserer Meinung nach u.a. bei Taktung und Haltestellen noch wesentlich mehr optimiert werden kann und wird, weist die StUB extrem hohe Kosten, Inbetriebnahme irgendwann, großen Platzbedarf und trotz häufigerer Fahrten (alle 10 Min) zu niedrige Fahrgastprognosen in Uttenreuth auf.

In unseren Augen ist das nicht verantwortbar und alles andere als eine Entlastung für Uttenreuth.

Impressum:

Herausgeber: Sascha Dentler, Vorsitzender CSU-Ortsverband Uttenreuth-Weiher (V.i.S.d.P.)
Verleger: § 7 Absatz 1 BLPG – Christlich-Soziale Union in Bayern e.V., Ortsverband Uttenreuth-Weiher, Esperstraße 7, 91080 Uttenreuth, Tel.: 09131 404119
Redaktion: Sascha Dentler, Birgit Schobert, Dr. Manfred Scherzer
Layout, Satz: Dr. Manfred Scherzer
Verteilung: Inge Rechl
E-Mail: sascha.dentler@csu-uttenreuth.de