

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AFV

OBERBÜRGERMEISTER	
15. FEB. 2012	
VI	1. Zur Klärung der Angelegenheit
2	2. Zur Klärung der Angelegenheit
z.w.V.	5. Antwort zur Entsch. vorlegen

Kopie: VAG

Fax raus ✓

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg
Telefon: 09 11 / 231 - 2907
Telefax: 09 11 / 231 - 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

Mm
av/ 1. Februar 2012
Dr. Reindl

Sachstandsbericht zur Weiterführung der Straßenbahn nach Buch bzw. Erlangen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

bezugnehmend auf die Berichterstattung vom 1. Februar 2012 im Stadtanzeiger über die Verzögerung des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Stadtbahn von Thon nach Buch (Am Wegfeld) sowie über das positive Kosten- Nutzen-Verhältnis für eine Stadtbahn nach Erlangen/Herzogenaurach/Uttenreuth (Nürnberger Nachrichten 25.01.2012) stelle ich für die CSU-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet:

- 1) über den Sachstand des Planfeststellungsverfahrens für die Strecke Thon/Buch („Am Wegfeld“) und geht dabei auch auf eine zeitnahe Verwirklichung ein;
- 2) über die aktuelle Entwicklung zur Verlängerung der Stadtbahn nach Erlangen Herzogenaurach und Uttenreuth („Kleines T-Netz“);
- 3) ob sich aus den vorliegenden Entwicklungen Notwendigkeiten ergeben, an der vorübergehenden Endhaltestelle „Am Wegfeld“ alle nicht dauerhaften Kostenteile (z.B. Parkmöglichkeiten) zu reduzieren (siehe auch bereits gestellter Antrag vom 2. November 2011) und gleich den Weiterbau der Stadtbahn in Richtung Erlangen voranzutreiben, um auch P&R – Möglichkeiten in ausreichendem Maß gleich an der Stadtgrenze (Reutles, Mooseckerstraße) anbieten zu können;
- 4) ob und ggf. wie das Busnetz im Nürnberger Norden bis zur Inbetriebnahme des Haltepunkts „Am Wegfeld“ neu geordnet wird.

Mit freundlichen Grüßen


Sebastian Brehm
Fraktionsvorsitzender

NN	NZ	Anzeiger Nord/Süd	AZ	BILD	SZ	Bayernkurier	Marktspiegel	
----	----	-------------------	----	------	----	--------------	--------------	--

Stadtbahn nach Buch erneut ausgebremst

Regierung fordert Nachbesserungen beim Planfeststellungsverfahren — Alternative Trasse muss geprüft werden — Baubeginn erst 2013?

VON JO SEUSS

THON/BUCH – Der Baubeginn der seit langem geplanten Verlängerung der Linie 4 wird sich wahrscheinlich um ein Jahr bis 2013 verzögern. Der Grund sind geforderte Nachbesserungen beim Planfeststellungsverfahren.

Vor zehn Jahren hieß es, dass die 2,5 Kilometer lange Strecke der „4er“ von Thon bis Am Wegfeld 2008 fertig sein könnte. Der Startschuss für den ersten Abschnitt der Stadtbahn nach Erlangen, über die seit über 20 Jahren diskutiert wird, fiel aber nicht. Während die Kosten von 13 auf 25 Millionen Euro stiegen, stand Ende 2011 als Termin für die Einweihung.

Während die neuen U3-Bahnhöfe im Dezember in Betrieb gingen, führte etwa zeitgleich ein Erörterungstermin der Regierung von Mittelfranken zum Planfeststellungsverfahren zu einer Bauchlandung für Stadt und Verkehrsbetriebe: Die von der VAG beantragte Trasse für die „4er“ stieß auf Kritik, was Prüfaufträge mit sich brachte.

Fest steht aus der Sicht der Genehmigungsbehörde in Ansbach, dass eine alternative Streckenführung untersucht werden muss. Auslöser ist ein Grundstück vor der Erlanger Straße/Marienbergstraße, das benötigt wird, falls die Linie 4 – stadtauswärts gesehen – vor der Kreuzung von der Fahrbahnmitte planmäßig an den rechten Rand der Erlanger Straße wechseln würde.

Da die Erbgemeinschaft, der die Fläche gehört, nicht verkaufen will und Widerspruch eingelegt hat, verlangt nun die



Streckenweise soll die Linie 4 zwischen Thon und Am Wegfeld in der Mitte der Erlanger Straße verlaufen. Wo die Straßenbahn an den Rand wechseln soll, ist momentan wieder offen. Eine Alternativtrasse zu diesen Plänen von 2008 muss jetzt geprüft werden. Fotomontage: VAG

Regierung von Mittelfranken den Nachweis, „dass dies wirklich die beste Variante ist“, so Verkehrsplaner Frank Jülich. Nach Ansicht der Regierung könnte der Schwenk auch erst nach der Kreuzung erfolgen.

Über dem Grenzwert

Modifiziert werden muss zudem die sogenannte „Standardisierte Bewertung“ zum Nutzen-Kosten-Faktor der Straßenbahn-Verlängerung. Jener lag 2006 beim hohen Faktor 3,1 (nötig ist 1,0). Da die Gesamtinvestition mit 25,2 Millionen Euro knapp über dem „Grenzwert“ von 25 Millionen liegt, müssten laut Regierung die

„Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ genau beachtet werden, weshalb eine Neubewertung nach den aktuellen Richtlinien nötig sei.

Laut Jülich wird dies „mindestens ein Vierteljahr kosten“. Auch VAG-Sprecherin Elisabeth Seitzinger rechnet damit, dass die neuen Daten nicht vor April vorliegen werden. Unterschiedlich werden die Folgen eingeschätzt, falls die Trasse geändert werden muss: „Vergleichsweise gering“, heißt es bei der Regierung, „weil eine Neuauslegung der Unterlagen nicht erforderlich wäre“. Die davon betroffenen Anlieger müssten aller-

dings erneut angehört werden. Hier könnten Rechtsstreitigkeiten drohen.

Unabhängig davon geht die VAG davon aus, dass sich der Baubeginn auf 2013 verschieben dürfte. Grund: Notwendige Baumfällungen sind wegen der Vogelbrutphase aus Naturschutzgründen nicht mehr im Frühjahr 2012 möglich. Die neue Trasse wird ergo nicht vor 2014 in Betrieb gehen. Folgen hat dies auch für das neue Buskonzept im Knoblauchsland – mit einer Verbindung von Buch/Am Wegfeld zum Flughafen und neuen Linien in Richtung Fürth und Höfles. Sehr verärgert darüber ist allen-

voran der Neunhofer CSU-Stadtrat Konrad Schuh.

Mit Blick auf die alltäglichen (Nah-)Verkehrsprobleme in der Nordstadt, die es seit der U3-Verlängerung und dem Ende der Linie 9 durch die Pirckheimerstraße gibt, kritisiert Grünen-Stadträtin Christine Seer: Die Stadt sei „sehenden Auges in das Chaos gelaufen“. Weder Rufe nach Vorrangschaltungen in der Bucher Straße, noch welche nach dem raschen Ausbau der „4er“ seien im Rathaus auf Resonanz gestoßen. Als Folge gebe es nun viele Provisorien – und eine verzweifelte Suche nach einer Lösung. (Siehe Vorstadtbrille Seite 2)

NN 25.01.12

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 Talüberquerung an Erlangen anbinden und im Osten höchstens bis Uttenreuth fahren soll.

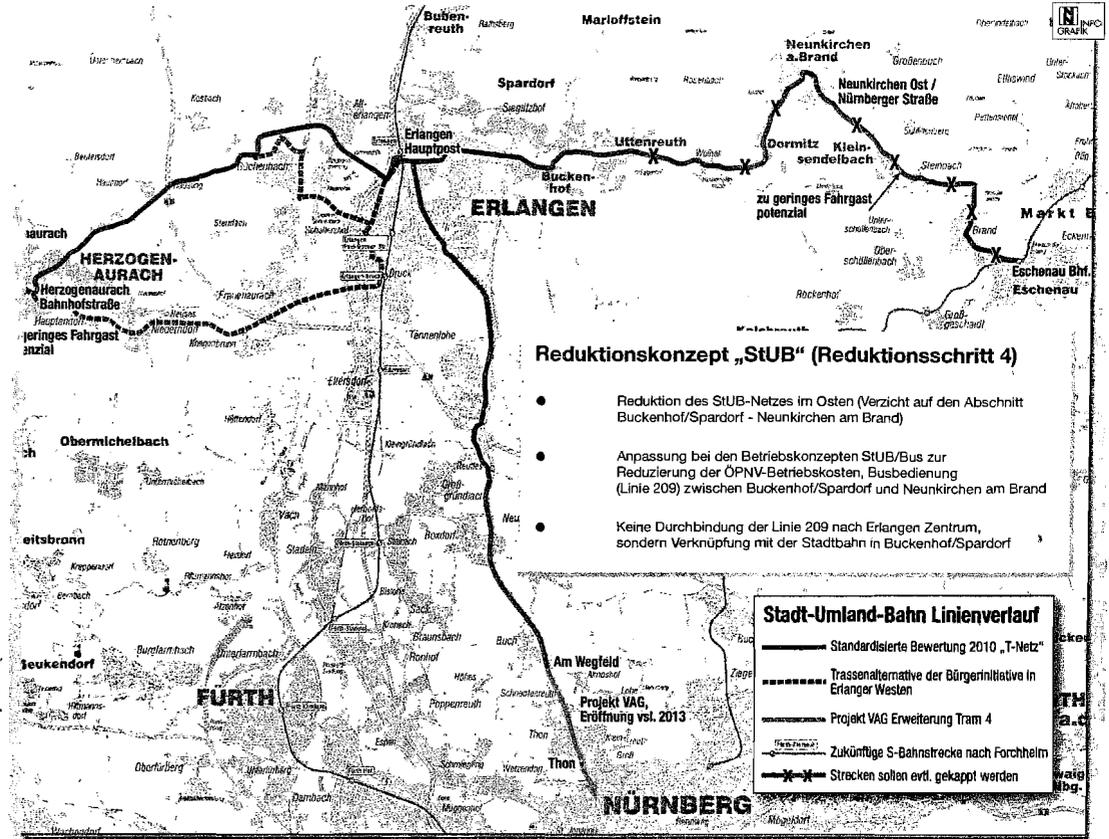
ERLANGEN – Der neue Erlanger Planungsreferent Josef Weber, der von der Stadt Nürnberg kommt, spricht davon, dass eine abgespeckte Trasse einen „positiven Kosten-Nutzen-Faktor“ aufweist: sie könnte sich rechnen. Lange Jahre war um eine große Lösung gerungen worden, doch die erfahre eine „Beerdigung auf 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 Tube statt auf die Bremse“ gedrückt werden.

Auch Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker drängt zur Eile:



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 Verlängerung die Straßenbahnli-

nie 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 Detaillösun-

gen erarbeitet werden. Der Herzogenauracher Bürgermeister weist die Vorstellungen einer Bürgerinitiative zurück, die sowohl die alte Eisenbahntrasse nach Herzogenaurach als auch eine Trassenvariante innerhalb der Stadt (über Bruck nach Büchenbach) favorisiert. Eine solche Variante sei wohl kaum wirtschaftlich.