

## **STUB in Herzogenaurach auf Abwegen? (NN 16.11.2016)**

Die NN berichten auf einer Seite der Lokalnachrichten vom 12.11.16 über Aktuelles gleich zu den beiden Gross-Projekten STUB und Südumgehung. Skeptiker zu beiden Planungsansätzen werden hier erneut bestärkt.

Die STUB soll also in Herzogenaurach aufgrund der neuen Erkenntnis, dass Schäffler-Mitarbeiter überwiegend das Osttor nutzen, innerstädtisch eine neue Route bekommen, nicht durch die Flughafenstrasse(?). Unverzichtbar wird sein, dass das Zentrum, d.h. der Busbahnhof als Zwischen- oder Endziel bzw. weitere Verteildrehscheibe anzufahren ist - das kann also nur einen Zickzack-Kurs bedeuten, der in Bau und Betrieb Zeit und Geld kostet.

Vielleicht ist es Anlass, noch einmal kritisch nachzudenken.

Die Basisentscheidung zur Trassenführung über Haundorfer Rübenäcker wurde in früheren Studien begründet mit rechnerischen Nutzerzahlen. Für einige war es dabei immer schon schwer verständlich, dass eine direkte Verbindung der historisch gewachsen Siedlungsräume des Aurachtales mit Bruck, Frauenaurach, Kriegenbrunn, Neuses, Niederndorf, Hauptendorf hierbei schlechter abschnitten und sie ins STUB-Abseits gestellt wurden.

Seinerzeit noch unbekannt war das aktuelle Erlanger Megaprojekt, der Siemens-Campus in Bruck. Mit wenigen Clicks findet man dazu spannende Daten: Bereits In Modul 1 und 2 (von 7, Realisierung läuft bereits) entstehen 14.000 Arbeitsplätze, eine Investition von 500 Mio €, es wird weltweit der grösste Siemens-Standort. Was liegt näher, als dieses zukünftige wirtschaftliche Mega-Zentrum und die Aurachtal-Lebensader mit kurzen, effizienten Verkehrsmitteln zu verbinden.

Man sollte meinen, als Geschenk des Himmels gibt es dazu bereits eine weitgehend passende Trasse, von Herzogenaurach incl. Schäffler Osttor, über alle o.g. Orte nach Bruck, hin zum Siemens-Campus und direkt weiter zum ER-Bahnhof.

Vorteile im Dutzend:

1. Im Vergleich minimale Kosten für Planung, Grunderwerb, Bau und Unterhalt,
2. schnellere Realisierung möglich, auch aufgrund geringeren Einspruchspotentials,
3. Akzeptanzgewinn durch Fahrzeiterparnis,
4. Herzogenauracher erreichen bereits in Bruck in das S-Bahn Netz, ohne weite Umwege über Rübenäcker und den Erlanger Hauptbahnhof,
5. kürzere Strecken ermöglichen geringere Fahrpreise,
6. nur geringer neuer Flächenverbrauch,
7. die umstrittene neue Regnitztalquerung (Kosbacher Brücke) in Erlangen kann entfallen,
8. auch Querungen von A3-/ A73 sind gelöst,
9. Invest- und Betriebskostensparnis, wenn das gesamte rollende STUB-Material nicht auf Bergtauglichkeit (Steilstrecke vom Aurachgrund zur Herzo-Base) ausgelegt werden muss,
10. in Herzogenaurach kein Hineinpressen von Schienenwegen in Strassen, die dafür nicht ausgelegt sind, dazu Entfall hoher rein kommunaler Finanzierungsanteile
11. Verkehrssicherheitsgewinn durch Trennung von Straße und Schiene im Ort,
12. Zukunftssicherheit, ohne Haken und Ösen Fortsetzung zu Atlantis, Falkendorf, Münchaurach möglich, bis Emskirchen mit ICE-Anschluß.

Im zweiten NN-Bericht des Tages, zur Südumgehung, findet sich ein ergänzender Hinweis: Es bedarf einer hohen Brücke über die existierende Bahnlinie (bei Neuses), da diese im Flächennutzungsplan ausgewiesen sei. Also ein weiteres Argument: Dieser Millionen-Ausgabe sollte man einen Sinn geben! Eine Brücke ohne Sinn, das liefert garantiert Stoff für das Rügen-Schwarzbuch des Bundesrechnungshofes.

Postfaktisch ist ein aktuell häufig unmündigen Bürgern zugeschriebenes Attribut. Mein Eindruck ist,

dass in den aktuellen Entscheidungen hoher Tragweite unsere Entscheidungsträger noch auf postfaktischen Wegen unterwegs sind.

Ist der Zug abgefahren für Korrekturen?

Ulrich Bogen  
Herzogenaurach