

Bürger wollen keinen Knotenpunkt „Am Wegfeld“

Klingt doch gut: Das Knoblauchland soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln – Bussen und Stadtumlandbahn – besser erreichbar werden. Die Interessengemeinschaft „Stopp die West“ aber sagt „Nein danke“. Warum das so ist, machte ihre Informationsveranstaltung in der Turnhalle des TSV Buch deutlich.

Die Zukunft des Busnetzes im Knoblauchland war auch Thema der Veranstaltung des Vorstadtvereins Nürnberg-Nord im Kulturladen Schloss Almoshof. „Am Wegfeld“, auf dem Areal an der Kreuzung Erlanger Straße, soll laut Planfeststellungsbeschluss in den nächsten Jahren ein Verkehrsknotenpunkt entstehen – eine Straßenbahndaltestelle mit integriertem Busbahnhof, den tagsüber 414 und nachts 52 Busse ansteuern. Außerdem ist ein Taxistand geplant, den rund um die Uhr bis zu 466 Taxis frequentieren. Hinzu kommen sollen Park-and-ride-Parkplätze für 175 Fahrzeuge, eine Bike-and-ride-Anlage, sowie Kiosk, WC und ein Serviceraum für die VAG. „Der Türöffner für die Westanbindung des Flughafens“, befürchten die Gegner des auf 35 Millionen Euro veranschlagten Vorhabens.

Sie trauen dem Nürnberger Stadtrat nicht, auch wenn die Politiker dort noch so oft beteuern, dass diese Idee längst vom Tisch sei; sie sagen „Wehret den Anfängen“ und machen gegen den Verkehrsknoten „Am Wegfeld“ mobil. „Uns bringt das gar nichts“, bilanziert die Frontfrau der Initiative „Stopp die West“, Ute Lechner. Die Dörfer des Knoblauchlandes würden schon jetzt von der Buslinie 33 auf einer eigenen Strecke, die zum Flughafen führt, angefahren. Von Erlangen sei der Flughafen mit der Buslinie 30 bequem erreichbar. „Und das reicht voll aus.“

Mit den beiden Linien seien morgens und mittags ohnehin lediglich

die Schüler unterwegs; Flugreisende mit Gepäck sehe man da nicht, ergänzt ein Anwohner. „Und wenn, dann sind es höchstens Billigurlauber, die unsere Ortschaften zuparken.“ Schon jetzt würden die Dörfer als Schleichwege genutzt, beklagen sich die Bürger, eine enorme Belastung, die sich mit einem Ausbau der B4 noch vergrößern würde.

Die befürchtete Westanbindung über die „Neue Irrhainstraße“ verschlänge landwirtschaftliche Flächen. Das bedrohe die Existenz ortsansässiger Landwirte und ihrer Familien, sagt „Stopp die West“. Das Vorhaben kappe die Zugangsmöglichkeiten zu Gewächshäusern und Ackerflächen, zerstöre die Kulturlandschaft, greife in den vielfältigen Naturraum ein, versiegle Flächen in einem Überschwemmungsgebiet und beeinträchtige die Lebensqualität der Bewohner.

In der Turnhalle des TSV Buch sind die Gegner größerer Eingriffe in die Landschaft zugunsten von Verkehrsanbindungen unter sich. Im Kulturladen Schloss Almoshof unterbreiten der Leiter des Verkehrsplanungsamts, Frank Jülich und der Bereichsleiter Planung der VAG, John Borchers, die Vorstellungen der Verwaltung. Ihnen sei klar, dass sie damit immer jemandem auf die Füße träten, sagt Jülich. Irgendjemand, das sind in diesem Falle so gut wie alle hier versammelten Knoblauchländer Bürger. „Planungen am grünen Tisch“, kommentiert eine Zuhörerin Jülichs Ausführungen. „Die wollen uns doch nur eine doofe Straße verkaufen.“

An eine Westanbindung zum Flughafen, die offen für alle Autos ist, ist laut Jülich aber nicht gedacht. Die geplante neue Busstrecke soll jedoch über Flurbereinigungswege und landwirtschaftliche Flächen führen. Vorgehen ist für die umstrittene „Neue Irrhainstraße“ im südlichen Teil, dort, wo der Bus fährt, eine Breite von 6,5 Metern und auf der weiteren Strecke

eine Breite von 5,5 Meter zuzüglich 1,5 Meter Bankett.

Dumm ist nur: Die dafür notwendigen Grundstücke sowie die für die Straßenbahn gehören nicht der Stadt, sondern privaten Eigentümern, überwiegend Landwirten. Und die wollen nicht verkaufen – auch weil ihnen damit unter Umständen die Lebensgrundlage entzogen würde. Die Stadt böte lediglich einen „Hungerpreis“. Das seien 22 Euro pro Quadratmeter, heißt es hinter vorgehaltener Hand. Wer nicht verkaufen will, dem droht die Enteignung.

Und wozu das Ganze? Das neue Buskonzept bringe auf der Strecke

Erlangen-Flughafen eine Fahrzeiterparnis von fünf Minuten, erläutert Borchers. Das bedeute: zwei Busse weniger im Einsatz, rund 40 Prozent mehr Fahrgäste aus Erlangen und eine Kostenersparnis von 1,5 Millionen Euro.

Die Bürger im Saal aber fordern weiterhin: Busverkehr nur auf bereits bestehenden Straßen und eine Verkehrsdrehscheibe bei der Autobahn in Erlangen-Tennenlohe. Für Tobias Schmidt, Vorsitzender des Vorstadtvereins, ist das letzte Wort in der Diskussion noch lange nicht gesprochen: „Es müssen alle Alternativen auf den Tisch.“

Uschi Abfalg

Nürnberger Zeitung 25.07.2013