

### Verkehr und Verkehrsreduzierung

Veitsbronn liegt verkehrsgünstig. Wir sind, was den Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) relativ gut versorgt. In Bezug auf den Autoverkehr sind wir sehr gut durch Kreisstraßen und die Süd-West-Tangente an den Großraum Nürnberg/Fürth/Erlangen angebunden.

Aber genau darin liegt auch das Problem. Denn nicht nur wir fahren auf dem Weg in die Städte mit dem Auto durch unsere Gemeinde, sondern auch unsere motorisierten Nachbarn aus den umliegenden Gemeinden. Der Berufsverkehr läuft zu den Stoßzeiten frühmorgens auf der Nord-Süd-Achse von der Süd-West-Tangente kommend über Seukendorf nach Obermichelbach und weiter nach Erlangen und abends wieder von Nord nach Süd zurück.

Unsere Mobilität hat, speziell auf das Auto bezogen, einen hohen Preis. Wir sind als Autofahrer Verursacher und Betroffene zugleich. Bequemlichkeit steht gegen Verkehrslärm, Abgase und Unfallgefahr. Gefährdet sind besonders unsere Kinder und Senioren. Auto-Mobilität ohne Schattenseiten gibt es leider nicht.

### Verkehrsgutachten

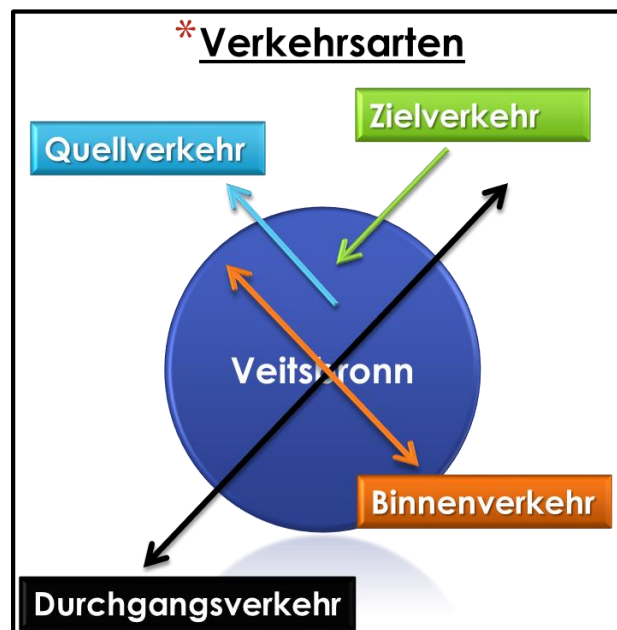
Auf Antrag der WBH wurde 2013 ein umfassendes Verkehrsgutachten erstellt, welches zum Ziel hatte, die Verkehrsströme in der Gemeinde zu ermitteln, um Maßnahmen einzuleiten, den Verkehr möglichst um die Gemeinde herumzuführen. Dieses Gutachten sollte auch Klarheit bezüglich der Sinnhaftigkeit der Südumgehung bringen, die von Bernbach südlich der Bahnlinie bis nach Kagenhof und von dort bis hinauf zur Puschendorfer Höhe gebaut werden soll.

Ziel war es auch zu klären, welchen Anteil der **Durchgangsverkehr** am Gesamtverkehrsaufkommen besitzt. Während auch der **Zielverkehr** (Auswärtige fahren in die Gemeinde hinein) und der **Quellverkehr** (Einheimische fahren aus der Gemeinde heraus) gezählt wurde, unterblieb bedauerlicherweise die Erfassung des rein innerörtlichen **Binnenverkehrs**.

Der Binnenverkehr ist aber wesentlich für eine Entscheidung, ob eine Umgehung Sinn macht. Denn eine Umgehungsstraße kann die Gemeinde lediglich von einem gewissen Prozentsatz des reinen Durchgangsverkehrs entlasten, nicht aber vom Ziel- und Quellverkehr und schon gar nicht vom rein innerörtlichen, hausgemachten Binnenverkehr.

Aber gerade dessen Volumen ist wichtig, ob es zu einer spürbaren Entlastung durch eine Umgehungsstraße kommen kann.

Ist der Anteil des leider nicht erfassten Binnenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sehr hoch, wird man die Entlastung durch eine Umgehung kaum spüren. Denn wenn vom **Gesamtverkehr** ein nur geringer Prozentsatz durch die Umgehung wegfällt, bleibt der Verkehrsbelastung insgesamt trotzdem sehr hoch.



Die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens sind also bei weitem nicht so eindeutig, wie alle erhofft hatten, weil immer noch nicht klar ist, welche Reduzierung des **Gesamtverkehrs** (nicht des reinen Durchgangverkehrs!) eine Umgehung bringen könnte.

## Südliche Umgehungsstraße

Die geplante Südumgehung gliedert sich in drei Bauabschnitte (BA):

- BA 1A: von der F7 südlich von Bernbach unmittelbar an der Bahn entlang bis zur Seukendorfer Straße (Gärtnerei Gerstenlauer)
- BA 1B: von der Seukendorfer Straße bis zur Langenzenner Straße in Kagenhof, Höhe ehemaliges Betonwerk; dabei muss die Bahnlinie nach Langenzenn bzw. Markt Erlbach untertunnelt werden
- BA 2: von der Langenzenner Straße in Kagenhof bis zur Puschendorfer Höhe; dabei müssen das Zenntal und die Zenn selbst (geschütztes FFH-Gebiet!) mit einer Brücke überquert werden.

Die Südumgehung könnte nur dann eine, wenn auch vermutlich nur relativ geringe Entlastung bringen, wenn sie komplett durchgebaut würde.

- **Bauabschnitt 1A**  
(Neues Gewerbegebiet bis Gerstenlauer)
- **Bauabschnitt 1B**  
(Gerstenlauer bis Kagenhof)
- **Bauabschnitt 2**  
(Kagenhof bis Kreuzung nach Puschendorf / Tuchenbach)



Die Eingriffe in die Natur und die Landschaft wären gigantisch. Deswegen dürften sich die Baukosten, vorsichtigen Schätzungen zufolge, auf die horrende Summe von ca. 16 Millionen Euro belaufen. Der Eigenanteil der Gemeinde dann, unter der Berücksichtigung, dass es 40 % Zuschuss zu den bezuschussungsfähigen Kosten gibt, bei ca. 10 Millionen Euro liegen. Selbst bei entsprechenden staatlichen Zuschüssen würde die Gemeinde über die nächsten Jahre Finanzmittel binden, die für andere gemeindliche Vorhaben fehlen.

Mit dem Bau von Bauabschnitt 1A zu beginnen, ohne die Kosten der gesamten Straße zu kennen, würde den Sachzwang schaffen, weiterbauen zu müssen - egal welche finanziellen Belastungen da noch auf uns zukommen. Das darf nicht sein. Mit eigenen, privaten Geldern wäre man mit Sicherheit vorsichtiger.

Die WBH ist der Meinung, dass vor einem Baubeginn der Südumgehung die Gesamtplanung fertig sein muss und alle Kosten klar auf dem Tisch liegen müssen! Erst dann darf die Entscheidung fallen, ob sich die Gemeinde eine teure Umgehungsstraße mit einem vermutlich geringen Entlastungseffekt leisten will und kann.

Bei dieser Entscheidung sollten aus Sicht der WBH auch die Bürgerinnen und Bürgern einbezogen werden - denn es geht um ihre Steuergelder.

Aus diesem Grund hatte die WBH Ende Juli 2013 den Antrag gestellt, vor Baubeginn die Gesamtplanung einschließlich der zu erwartenden Kosten und Zuschüsse vorzulegen. Der Antrag wurde mit 11:8 Stimmen abgelehnt.

Die WBH wird nicht locker lassen, die Gesamtplanung mit den zu erwartenden Gesamtkosten anzumahnen. Es wäre fatal, wenn die Gemeinde in ein Finanzloch ohne Boden stolpern würde.

## Verkehrsreduzierung

Abgesehen davon, ob die Umgehung nun kommt oder nicht und welchen Anteil des Durchgangsverkehrs sie auf andere Straßen verlagert, der hausgemachte Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr bleiben uns erhalten.

Dieser auch durch Umgehungsstraßen nicht reduzierbare hausgemachte Verkehr muss dringend reduziert werden. Das bezieht sich in erster Linie auf den **Binnenverkehr**.

Neue und kreative Ideen, vor allem seitens der Bürgerinnen und Bürger sind hier gefragt. Alle Vorschläge sollte man ohne Vorbehalte auf ihre Umsetzbarkeit prüfen. Wichtig ist dabei vor allem Alternativen zum Auto zu schaffen.

### Die WBH schlägt folgende Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung vor:

- weiterer Ausbau des Radwegenetzes v. a. auf der Nordseite von Siegelsdorf in Ost-West-Richtung
- Anschaffung eines gemeindlichen, **bereits vor 6 Jahren** vorgeschlagenen Shuttle-Busses, der - ähnlich wie in Langenzenn - auf einer festgelegten Rundtour wichtige Ziele (v. a. Geschäfte, Ärzte, Apotheke, Sparkasse, ...) anfährt
- öffentlichen Personennahverkehr mit dem Shuttle-Bus vernetzen, der auch als Zubringer zum Bahnhof dienen sollte



- Tempo-30-Zonen in Wohngebieten ausweiten: bringt ebenfalls mehr Sicherheit; wo es Sinn macht, „Shared Space“ (gemeinsame Nutzung von Verkehrsräumen mit gegenseitiger Rücksichtnahme) ausprobieren
- stark befahrene Kreuzungen jeweils mit einem Kreisverkehr versehen; das macht den Verkehr flüssiger, senkt die Geschwindigkeit und bringt mehr Sicherheit
- Strom-Tankstellen für Elektro-Autos und E-Fahrräder (Pedelects) installieren: Elektrofahrzeuge sind leiser und emissionsärmer, d.h. insgesamt umweltfreundlicher



Es liegt auch an jedem einzelnen von uns, durch eine persönliche Verhaltensänderung den innerörtlichen Autoverkehr zu reduzieren.

Zu Fuß gehen und Fahrrad fahren stärkt Kondition und Gesundheit. Für die Veitsbronner Berge bieten sich besonders Pedelects (Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung) an.

**Die WBH steht für eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrspolitik.  
WBH wählen heißt, Veitsbronn zukunftsfähig zu machen!**