

An die
Verwaltungsgemeinschaft Dormitz
Bauamt
Sebalder Str. 12
91077 Dormitz

Absender

Name

Straße

PLZ Ort

Datum

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Staatsstraße 2240 „Erlangen-Eschenau“ bei Dormitz von Bau-km 0-345 bis Bau-km 2+040 im Gebiet der Gemeinden Dormitz (Landkreis Forchheim) und Uttenreuth (Landkreis Erlangen-Höchstadt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich folgende Einwendungen zur oben genannten Planung.

1. Fehlende Abstimmung:

Zur Hauptverkehrszeit wird sich weiterhin der Stau vor Weiher bilden. Die Verlegung wird somit nicht zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation beitragen. Eine veraltete Planung wird fortgeführt.

2. Die Chancen auf die energiesparende Stadt-Umland-Bahn wird geschmälert:

- a) Die Verlegung verschlingt 8,2 Mio € (ohne Grunderwerb). Diese Finanzmittel stehen für ein zukunftssträchtiges Verkehrsmittel wie die Stadt-Umland-Bahn nicht mehr zur Verfügung.
- b) Die Gleisführung der Stadt-Umland-Bahn wird durch die Gestaltung der Kreisverkehre extrem behindert und widerspricht dem Dormitzer Gemeinderatsbeschluss zur Freihaltungsverpflichtung der Trasse für die Stadt-Umland-Bahn.
- c) Die Grundsatzentscheidung der Stadt Erlangen vom 27.09.2012 verhindert nicht eine Weiterführung des Ostasts bis Eschenau. Unter einer bestimmten Ausrichtung ist dies weiterhin möglich. Die östlich gelegenen Gemeinden haben bereits Interesse an einer entsprechenden Studie signalisiert.

3. Mangelnde verkehrliche Notwendigkeit:

- a) Nur weil seit 1967 eine Umfahrung im Flächennutzungsplan steht, kann dies fast 50 Jahre später nicht als Grund für den Bau einer Verlegung angeführt werden. Völlig unberücksichtigt bleiben die Faktoren des Flächenfraßes, die Umwelt- und des Klimabelastung, das Artensterben usw., aber auch technische Neuerungen wie Lärminderung in der Ortsdurchfahrt durch moderne Dämm-Asphaltpflaster oder mehr Sicherheit durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Fahrbahnverengung einhergehend mit Tempolimit auf 40 km/h – Beispiele für Landstraßen gleicher Belastung durch Ortschaften in Deutschland sind vorhanden. Trotz Verlegung wird der Verkehr in der Hauptstraße verbleiben durch Aufsuchen von örtlichen Geschäften und ansässigen Containerbetrieben. Das Unfallrisiko wird zwar vermindert, jedoch nicht beseitigt.
- b) Die Trassenführung sieht Tempo 100 vor. Für große LKW auf Landstraßen ist aber 60 km/h vorgeschrieben. Dies bedeutet minimaler Zeitgewinn. Hiermit kann weder ein zeitlicher noch ein wirtschaftlicher Gewinn abgeleitet werden. Eine exakte Zeit-Gegenüberstellung Variante 1 / 5 fehlt.

4. Mangelnde Ausarbeitungstiefe im Vergleich der Varianten 1 und 5 unter Berücksichtigung der Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt -> folglich mangelnde Glaubwürdigkeit für die Notwendigkeit des Baus einer zusätzlichen Straße:

- a) Die Verlegungs-Varianten sind mit enormem Aufwand ausgearbeitet und beschrieben, insbesondere die Variante 5 (mehrere hundert Seiten). Die Variante 1 jedoch ist zu Beginn lediglich mit einer halben Seite erwähnt.
- b) Die gewählte Ausarbeitungstiefe bei Variante 1 lässt vermuten, dass diese Variante lediglich ausgesondert werden soll. Nicht einmal im Ansatz ist zu erkennen, wie mit heute bekannten kostengünstigen Mitteln bessere Verhältnisse, d.h. z.B. mehr Sicherheit und weniger Lärm, erzielt werden könnten.

5. Übermäßig hoher Aufwand an technischen Mitteln zur Realisierung der Variante 5; Verhältnismäßigkeit des kommerziellen Einsatzes gegenüber den erreichten Verbesserungen nicht gegeben; daher Bau nicht zu rechtfertigen:

- a) Die Verlegungs-Varianten mit Kreisverkehr erzwingen nachteilige Langsamfahrstellen. Im Fall des Südkreisverkehrs bei Weiher ist kein abgemilderter Schräganstieg auf den Rosenbacher Berg vorgesehen, so dass das Bauwerk ca. 3,30 m hoch zu liegen kommt. Zum Berg hin schließt sich ansteigend auf ca. 4 m Höhe ein Damm an. In der Folge wird nicht nur die Ebene zwischen den Ortschaften abgeriegelt, sondern auch die Lärmausbreitung begünstigt.

