



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

6. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn

Herzlich willkommen!

Herzogenaurach, 07.05.2019

Vereinshaus



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Inhalt

1. Rückblick
2. Umweltbelange
3. Ergebnis Stufe 2
4. Infomarkt
5. Raumordnungsverfahren
6. Diskussion

Die Rahmenbedingungen



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Stadt-Umland-Bahn (StUB)
- **Betriebsart:** Straßenbahn
- **Streckenverlauf:** von Nürnberg („Am Wegfeld“) über Erlangen nach Herzogenaurach
- **Streckenlänge:** ca. 25 km
- **Taktung:** 10-Minuten-Takt (tagsüber) + HVZ-Verstärker
- **Zweckverband Stadt-Umland-Bahn:**
 - Gründung: April 2016
 - Mitglieder: Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach
 - Aufgaben: Planen, Bauen und Betreiben der StUB
- **Aktuelle Planungsphase:** grober Streckenverlauf („Wo“)

Die Rahmenbedingungen



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

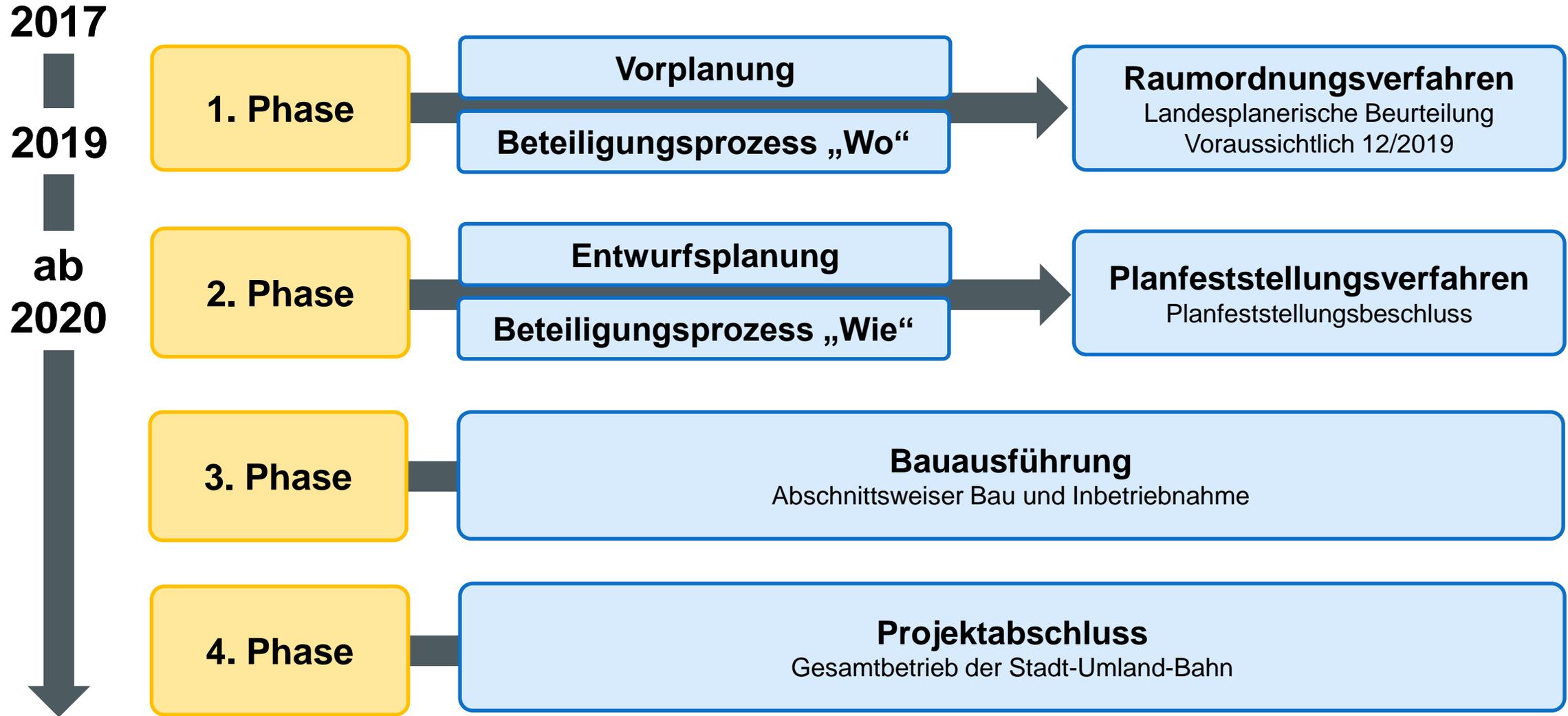
- **Status quo:**
 - Wachsende Bevölkerungszahlen
 - Hohe Belastungen durch Pkw-Verkehr / Pendlerverkehr (Abgase, Lärm, wenig Platz, Stau)
- **Ziel:** StUB als nachhaltige Verkehrslösung
 - Zeitnah
 - Attraktiv
 - Umweltverträglich („saubere Luft“)
 - Barrierearm

Zeitplan „StUB“



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



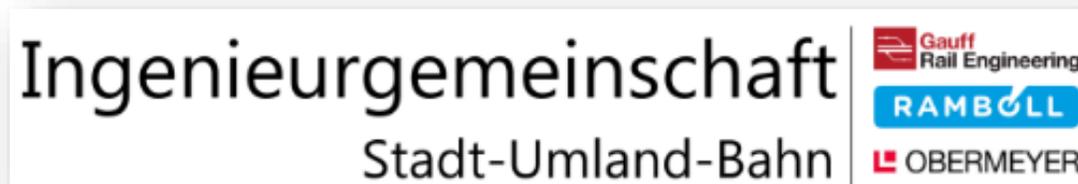
Das Verfahren „Wo“



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- **Ziel:** aussichtsreichste Streckenführung („Wo“, nicht „Wie“)
- **Vorgehensweise:**
 - Mehrstufiges **Bewertungsverfahren**
 - Durchführung der Untersuchung durch beauftragte **Ingenieurbüros**



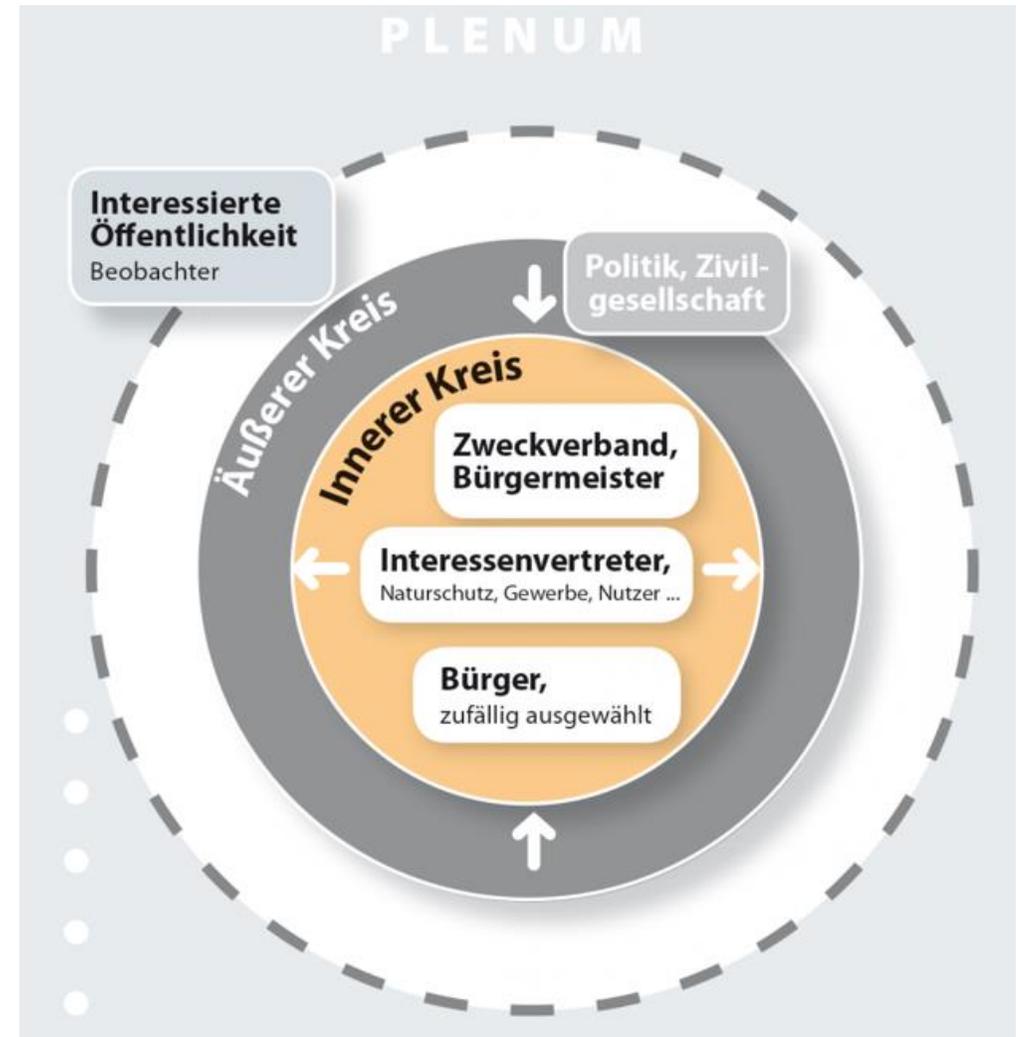


StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Das Verfahren „Wo“

- **Aktiver Dialog** und Beteiligung (Bürger, Vereine, Organisationen, Politik etc.)
- Fester Bestandteil: **Dialogforum**
 - **Innerer Kreis** (Zufallsbürger, Interessensvertreter, Stadtoberhäupter, Leiter des ZV StUB)
 - **Äußerer Kreis** (Politik, weitere Interessensvertreter)



Das Verfahren „Wo“



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- **Dialogforen:** 6 Veranstaltungen vor Raumordnungsverfahren
 - 18. Dezember 2017: Konstituierende Sitzung
 - 7. Februar 2018: Methodik, Verfahren
 - 13. Juli 2018: Ergebnisse Vorauswahl
 - 28. November 2018: Ergebnisse Planerische Machbarkeitsprüfung & Stufe 1
 - 12. März 2019: Teil 1: Ergebnisse Stufe 2 inkl. Nutzen-Kosten-Betrachtung
 - 7. Mai 2019: Teil 2: Ergebnisse Stufe 2 inkl. Vorstellung Vorzugstrasse



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Das Verfahren „Wo“

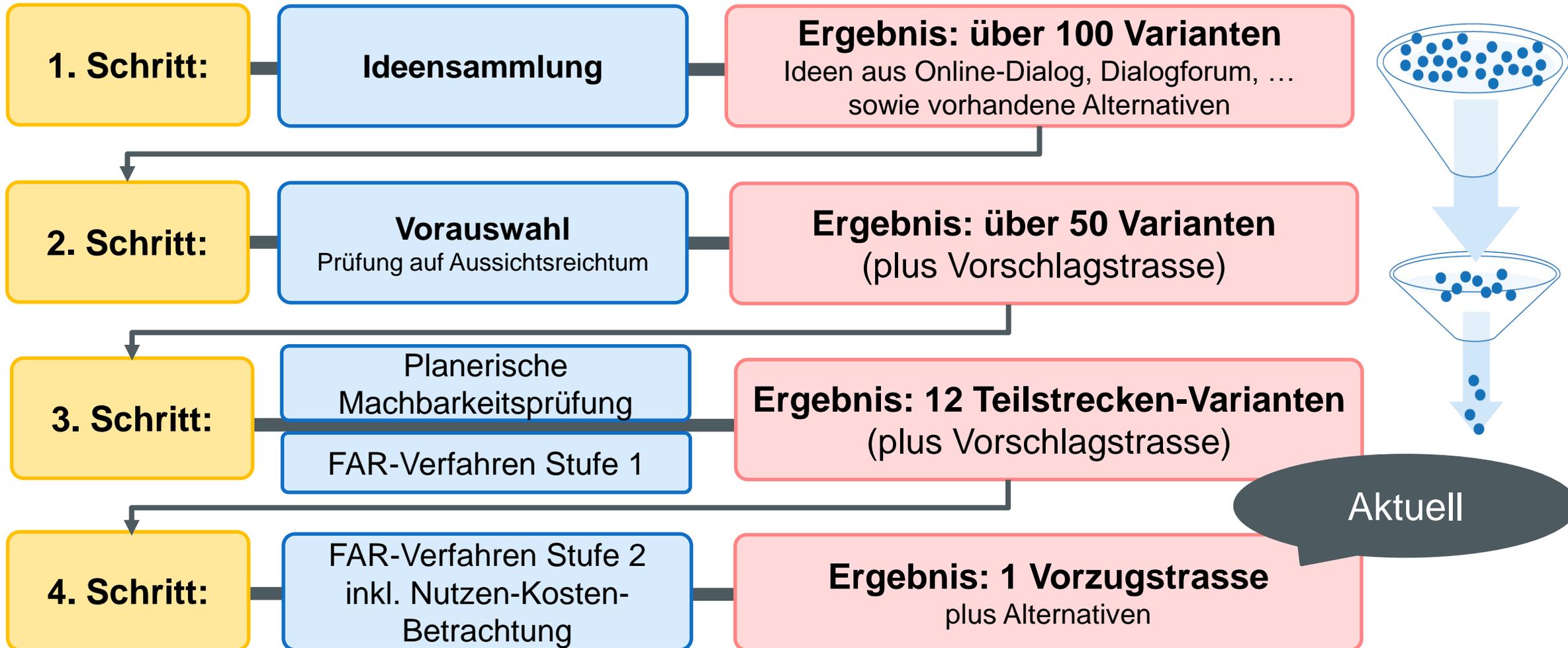
- **Lokalforen**
 - Ortsbegehungen/Infoveranstaltungen zu einzelnen Streckenabschnitten
 - Insgesamt 9 Veranstaltungen
- **Onlinedialog**
 - Einreichung der Ideen bis 31. März 2018
- **Regelmäßige Gespräche/Vorträge**
 - Naturschutzverbände, Bürgervereine/Stadtteilbeiräte, Naturschutzbeirat etc.

Das Verfahren „Wo“



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Das Verfahren „Wo“

FAR-Verfahren – Standardisierte Bewertung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Um möglichst objektiv zu urteilen, sollte man alle Varianten mit einheitlichem Maßstab messen.

Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR)

Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen
2003, Arbeitspapier 58



Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur, 2016



Vorgehensweise	qualitativ, verbal-argumentativ, dialogorientiert	standardisiert, strenge methodische Vorgaben, mathematische Berechnung
Anzahl geprüfter Varianten	mehrere	eine
Aufwand	überschaubar	sehr hoch
Ergebnis	Empfehlung einer Vorzugsvariante	Zulässigkeit der Förderung eines Vorhabens
Einsatz bei der StUB	Erste stufenweise Abschichtung von Varianten durch den Zweckverband	Prüfung einiger aussichtsreicher Varianten vor anschließender Entscheidung

FAR-Verfahren

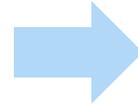


StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



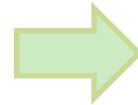
Fahrgast



- Reisezeit (schnell ans Ziel)
- Umsteigehäufigkeit (wenig Umstiege)
- Erreichbarkeit (Halt vor der Haustür)



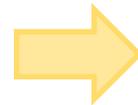
Betrieb



- Betriebsaufwand/Wirtschaftlichkeit (kostengünstig)
- Streckenführung (störungsfrei)
- Streckenqualität (hochwertig)



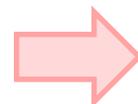
Kommune



- Investitionsvolumen (gering halten)
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten (wenig behindern)
- Verkehrsverlagerung auf den ÖV (Stärkung Umweltverbund)



Allgemeinheit



- Städtebau (Erscheinungsbild, Standorte verbinden)
- Streckensensitivität (wenig Fläche, wenig Eingriffe Schutzgebiete)
- Verkehrsemissionen (wenig Schall und Emissionen, Klimaschutz)



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Dokumentationen:

stadtumlandbahn.de/dialog



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Mehr Infos:

stadtumlandbahn.de/faq



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Wir sagen ...

DANKE!



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Umweltbelange

Wesentliche Umweltvorteile der Straßenbahn



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Verlagerung von
Individualverkehr



CO₂-Einsparung



Reduzierung
Luftschadstoffe, Feinstaub

Verlagerung von Individualverkehr



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- *„Die positiven Einwohnerprognosen für die Großstädte in der Städteachse bedeuten, dass auch im VGN zukünftig immer mehr Pendler unterwegs sein werden, täglich mehr Wege zurückgelegt werden und sich die Pendlerstrecken weiter erhöhen werden. Eine Umkehr dieser Trendszenarien ist derzeit nicht in Sicht.“*
VGN-Verkehrsentwicklungsbericht 2016, S. 47
- Verlagerung von Pkw-Fahrten hin zu einer Nutzung des ÖPNV durch ein attraktives Angebot
- Reduzierung der Pkw-Fahrleistung um bis zu 31 Mio. Pkw-km pro Jahr durch die StUB

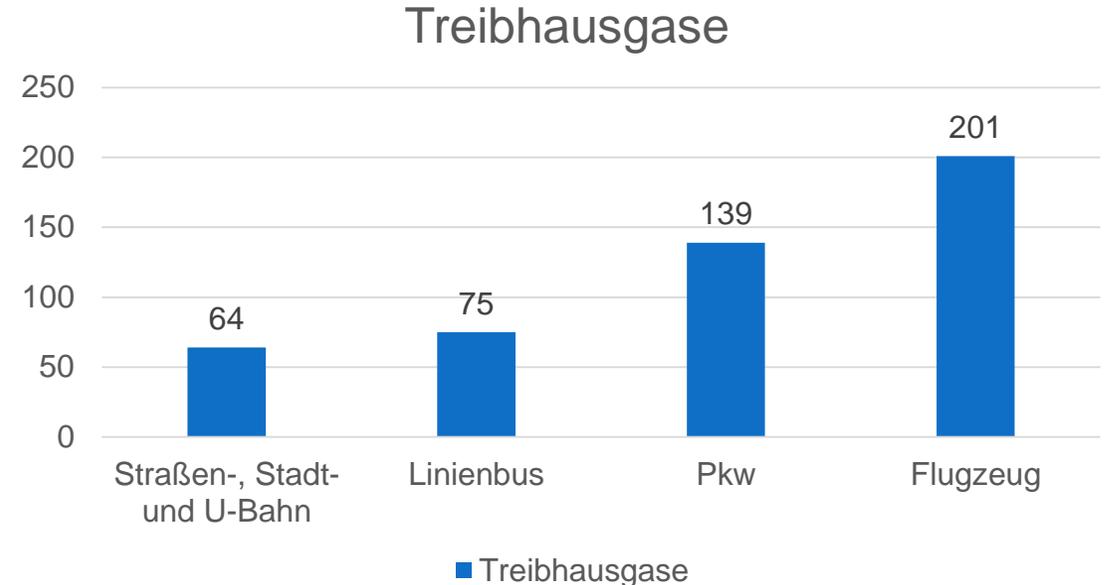
CO₂-Einsparung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- CO₂-Einsparung der StUB insgesamt bis zu 4.000 t pro Jahr
 - Verlagerung von Pkw-Fahrten zum ÖPNV
 - Die Rechnung berücksichtigt einen durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland einschließlich Kohlestrom
 - Daraus wird die StUB mit ca. 3.900 t CO₂ pro Jahr gerechnet



- Alle Werte in g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer
- Treibhausgase CO₂, CH₄, N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten
- Werte für Elektromobilität auf Basis des durchschnittlichen Strom-Mixes in Deutschland
- Flugzeug unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs, Emission Weighing Factor = 2
- Bezugsjahr 2017
- Quelle: Umweltbundesamt 13.11.2018, <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/bus-bahn-fahren>

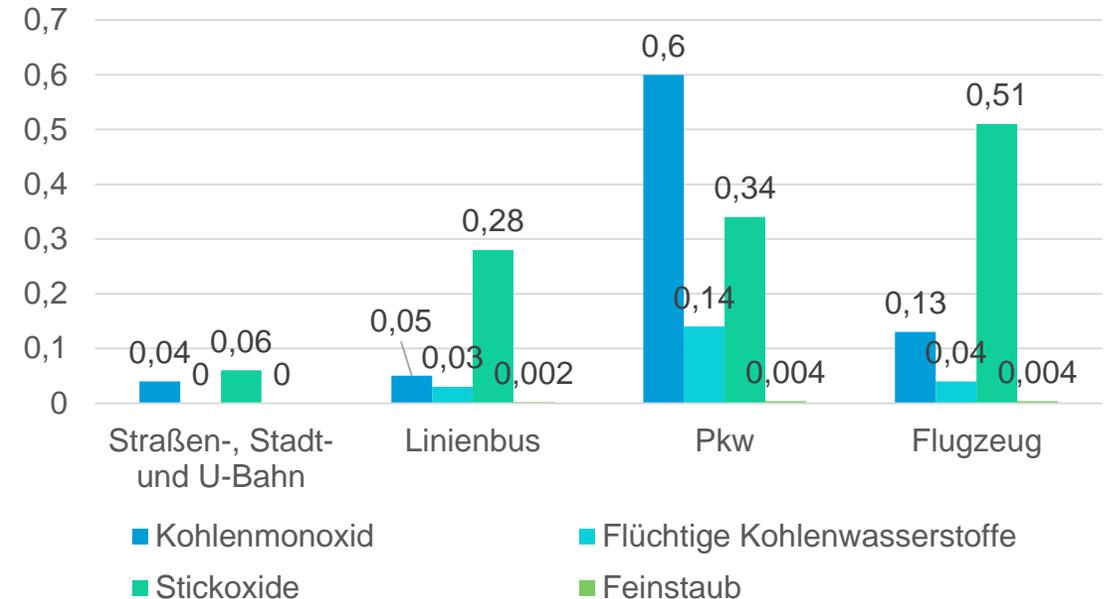
Reduzierung Luftschadstoffe, Feinstaub



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Straßenbahnen tragen auch zur Reduzierung weiterer Luftschadstoffe bei
 - Vermiedene NO_x-Emissionen bis zu 3,4 t pro Jahr
 - Reduzierung Feinstaub bis zu 66 kg pro Jahr
- Beitrag zur Luftreinheit in den Städten



- Alle Werte in g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer
- Werte für Elektromobilität auf Basis des durchschnittlichen Strom-Mixes in Deutschland
- Flüchtige Kohlenwasserstoffe ohne Methan, dies bei Treibhausgasen
- Feinstaubwerte ohne Abrieb
- Bezugsjahr 2017
- Quelle: Umweltbundesamt 13.11.2018, <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/bus-bahn-fahren>

Stadt-Umland-Bahn

Fachbeitrag Umwelt: Methoden

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Anlage 4, Ziffer 4b UVPG

Schutzgut (Auswahl)	mögliche Art der Betroffenheit
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	Auswirkungen sowohl auf einzelne Menschen als auch auf die Bevölkerung
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	Auswirkungen auf Flora und Fauna
Fläche	Flächenverbrauch
Boden	Veränderung der organischen Substanz, Bodenerosion, Bodenverdichtung, Bodenversiegelung
Wasser	hydromorphologische Veränderungen, Veränderungen von Quantität oder Qualität des Wassers
Klima	Veränderungen des Klimas, z. B. durch Treibhausgasemissionen, Veränderung des Kleinklimas am Standort
kulturelles Erbe	Auswirkungen auf historisch, architektonisch oder archäologisch bedeutende Stätten und Bauwerke und auf Kulturlandschaften

Grundlagen

Entwicklung von Methoden zur Umsetzung der Anforderungen aus dem UVPG und dem BNatSchG auf der Ebene der Linienfindung (Richtlinien UVS) sowie Entwicklung von Darstellungsformen für Umweltverträglichkeitsstudien (Musterkarten UVS)

Gutachten

F+E Projekt
Nr. 02.0236/2003/LR

im Auftrag des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

FROELICH & SPORBECK
Umweltplanung und Beratung

REGIO
GIS-PLANUNG

Prof. Dr. Bernhard Stürer
Rechtsanwalt und Notar

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Handbuch Umweltschutz im Straßenbau
Teil II: Naturschutz und Landschaftspflege

Richtlinien für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS)

Ausgabe 2008

Legendenübersicht Musterkarten UVS



FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESSEN
ARBEITSGRUPPE STRASSENENTWURF

Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ)

Überarbeitung der Ausgabe 2006 der FGSV unter Einbeziehung des Merkblattes zum Amphibienschutz an Straßen (MAM5), Ausgabe 2000 des BMVBS

Entwurfsstand Oktober

Anlage 1
zum Rundschreiben der Obersten Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
vom 28. Februar 2014 Az.: IIZ7-4021-001/11

Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV)

Stand 28.02.2014

mit redaktionellen Änderungen
vom 31.03.2014

Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr

Bestandserfassung – Wirkungsprognose – Vermeidung / Kompensation



Arbeitshilfe

Annick Garniel & Ulrich Mierwald
Kieler Institut für Landschaftsökologie

Vögel und Straßenverkehr



Herausgegeben vom
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
30. April 2010

Auswirkungsklassen

AWK I

Auswirkungsklasse I – zulassungskritische Auswirkungen

Überschreitung von Zulässigkeitsschwellen, gesetzlichen Grenzwerten im Zusammenhang mit Schutzgütern hoher Bedeutung gemäß gutachterlicher Einschätzung

(Beispiel: Ausnahmevoraussetzungen für Konflikte gem. §§ 34, 44 BNatSchG, Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope sind bei ungünstigster Variante nicht gegeben, Grenzwertüberschreitungen gem. 16 BImSchV)

AWK II

Auswirkungsklasse II – entscheidungserhebliche Auswirkungen

Überschreitung von Richt- und Vorsorgewerten aus untergesetzlichen Regelungen

(Beispiel: Beeinträchtigung von Wertelementen gem. Regionalplanung, wie z.B. Regionaler Grünzug)

AWK III

Auswirkungsklasse III – bedingt entscheidungsrelevante Auswirkungen

Überschreitung von Orientierungswerten, Anwendung gutachtlicher Fachkonventionen

(Beispiel: hoch bedeutsame Lebensräume für Pflanzen und Tiere)

Schutzgutbezogener Vergleich

- Bei der Rangfolgenbildung für das Schutzgut überwiegen Unterschiede in der AWK I
- Sonst mit abnehmender Wichtung Kriterien der AWK II und III

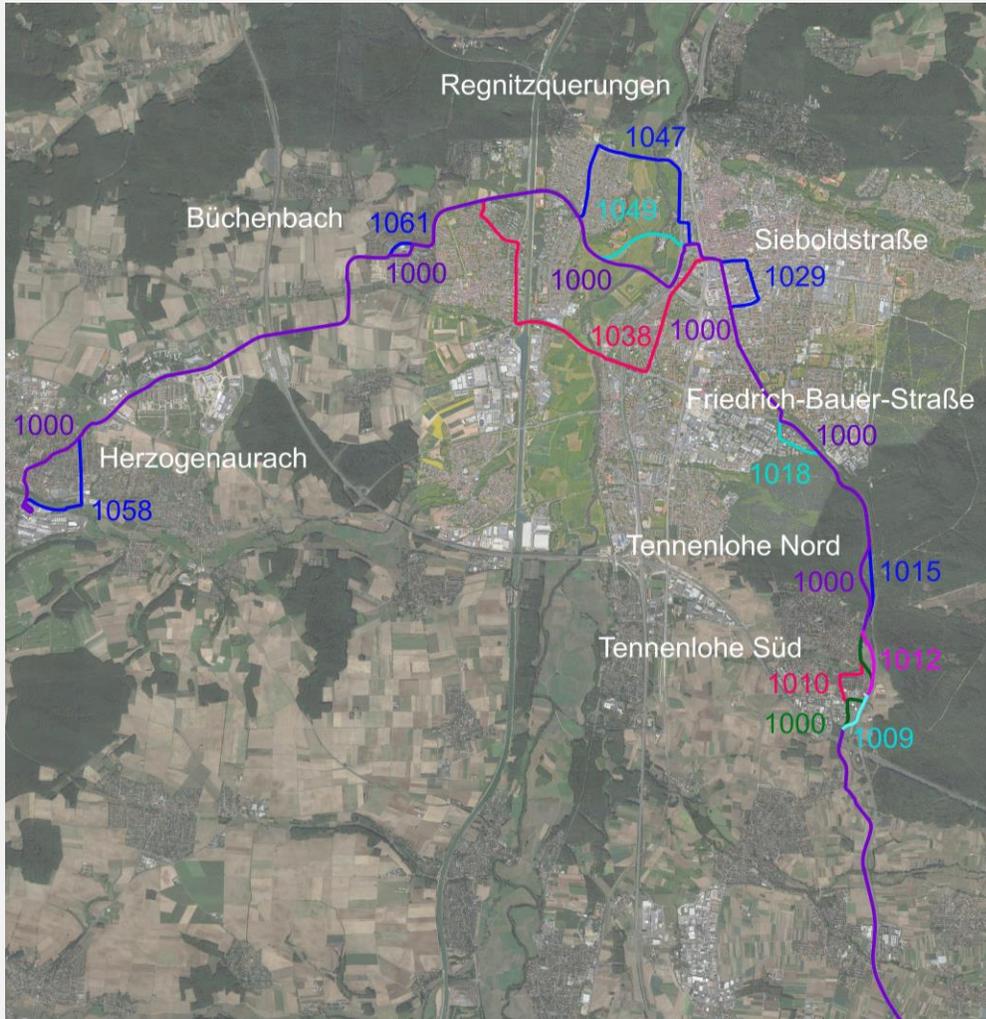
Schutzgut XY	AWK	Variantenvergleich		
		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Kriterium 1	I	<=>	<=>	<=>
Kriterium 2	II	1	2	2
Kriterium 3	III	1	2	3
Schutzgutbewertung		1	2	3

Schutzgutübergreifender Vergleich

- Schutzgutübergreifend überwiegt wiederum Betroffenheit in AWK I

Schutzgut	Variantenvergleich - Beispiel		
	Variante X	Variante Y	Variante Z
Schutzgut 1	3	2	1
Schutzgut 2	3	2	1
Schutzgut 3	1	2	3
Schutzgut 4	1	2	3
Schutzgut 5	3	1	2
Schutzgut 6	3	1	2
Schutzgut 7	2	1	1
Schutzgutübergreifende Rangfolge	3	2	1

Variantenvergleich StUB



Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung, Stadt Erlangen, Stadt Nürnberg

- Umweltfachlicher Vergleich der Abschnitte, in denen alternative Linienführungen möglich sind
- 7 Teilvariantenvergleiche

Beispiel Teilvariantenvergleich Herzogenaurach



- 1000: Verlauf über „Zum Flughafen“
- 1058: Verlauf im Aurachtal und über „Rathgeberstraße“

Beispiel Teilvariantenvergleich Herzogenaurach



Kartengrundlage: © Bayerische Vermessungsverwaltung

Schutzgüter des UVPG	1000	1058
Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit	1/+	2
Pflanzen und Biologische Vielfalt	1/+	2
Tiere und Biologische Vielfalt	1/+	2
Fläche und Boden	1/++	2
Wasser	1/+	2
Landschaft	1/+	2
Kulturelles Erbe	2	1/+
Artenschutz	1/+	2
Schutzgutübergreifende Bewertung	1/+	2

Rangfolge der Varianten: 1, 2, ...

+ leichter Vorteil, ++ deutlicher Vorteil, +++ sehr deutlicher Vorteil, ⇔ gleichrangig

Fett (orange): Vorteilsbildung in Auswirkungsklasse I

Rot umrandet: Notwendigkeit einer artenschutzrechtliche Ausnahme oder einer Abweichung vom Schutzregime Natura 2000 erfordert die Wahl der günstigeren zumutbaren Alternative (§45 Abs. 7 BNatSchG bzw. §34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG)

gelb: Vorteilsbildung in Auswirkungsklasse II

ANUVA

Stadt- und Umweltplanung

Nordostpark 89

D-90411 Nürnberg

T +49 911 46 26 27-6

F +49 911 46 26 27-70

E info@anuva.de

www.anuva.de



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

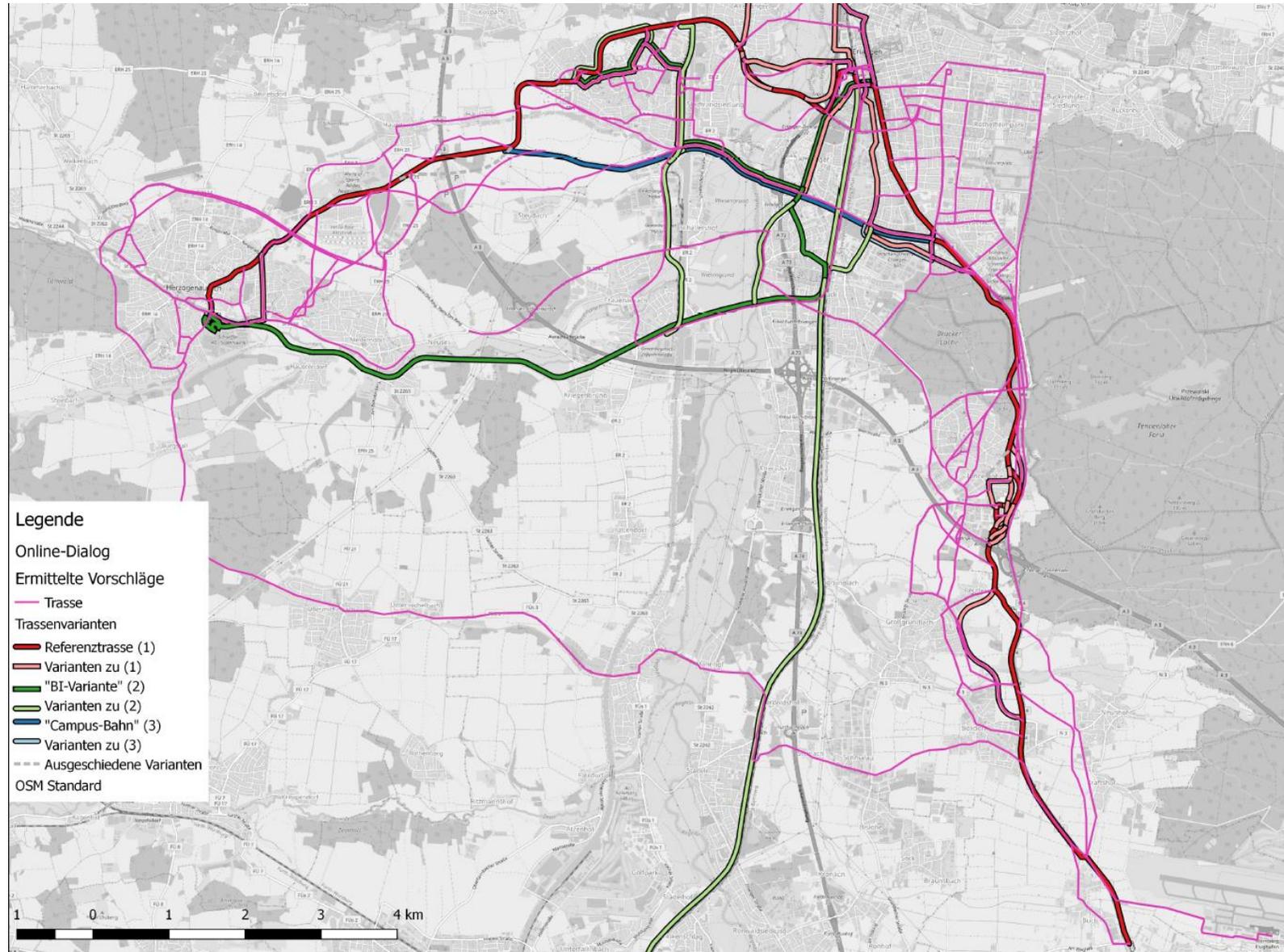
Ergebnis Stufe 2

Ergebnis Ideensammlung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



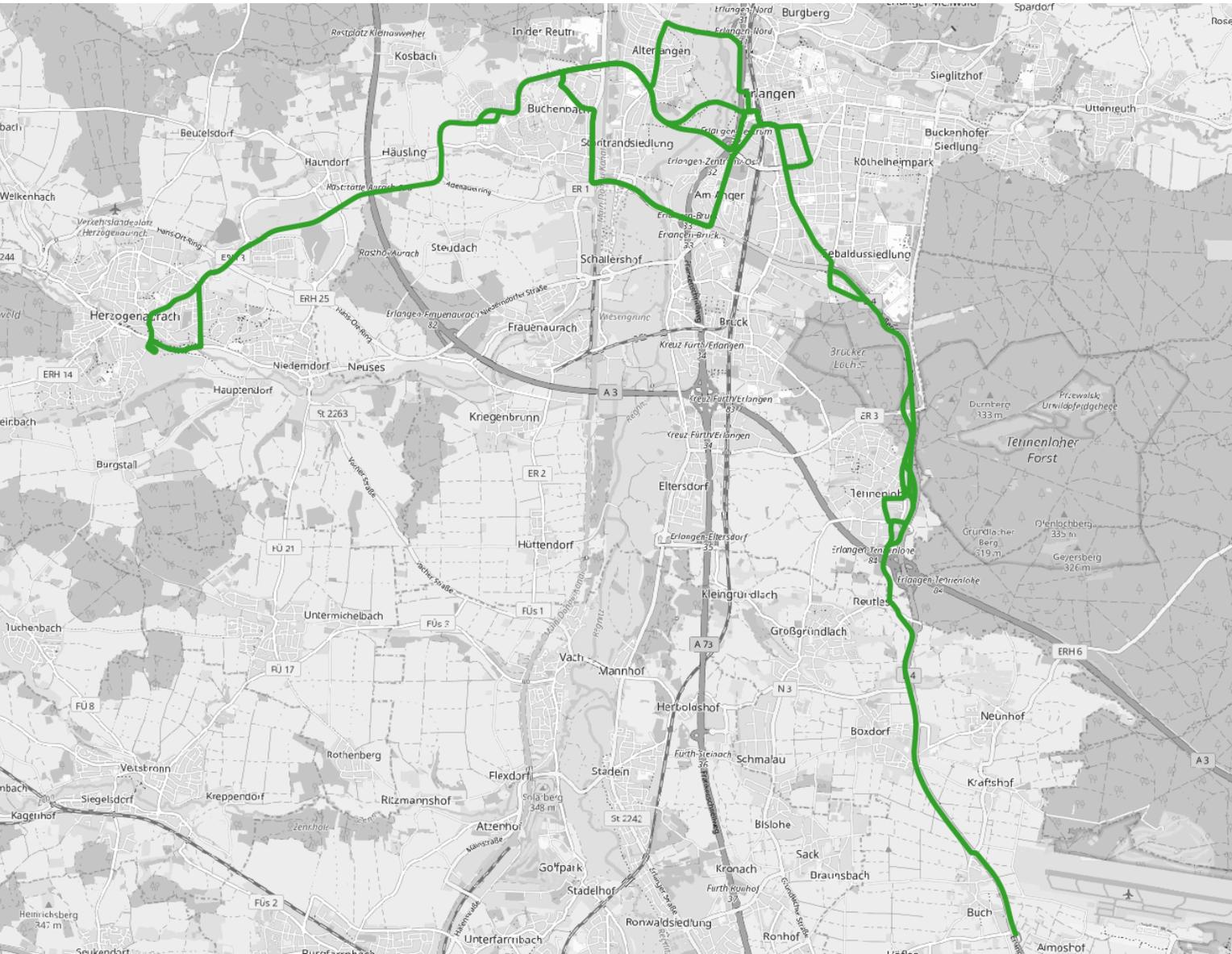
Kartengrundlage: openstreetmap.org © OSM-Mitwirkende

Ergebnis Stufe 1



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



12 Teilstrecken-Varianten (+ Vorschlagstrasse):

- 4 x Tennenlohe
- 1 x Erlangen Süd (Friedrich-Bauer-Straße)
- 1 x Erlangen Zentrum (Sieboldstraße)
- 4 x Regnitzquerung
- 1 x Erlangen Büchenbach (Nahversorgungszentrum)
- 1 x Herzogenaurach (Rathgeberstraße)



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Ergebnis Stufe 2

- **Zwei Teilabschnitte bereits abgeschlossen:**
 - Regnitzquerung: Brücke Wöhrmühlinsel (April 2019)
 - Herzogenaurach: Rathgeberstraße (Juni 2018)
- **Inhalte des 6. Dialogforums am 7. Mai 2019:**
 - Teilabschnitte in Erlangen
 - Gesamtverlauf der Trasse

Prüfauftrag: „Büchenbacher Spange“



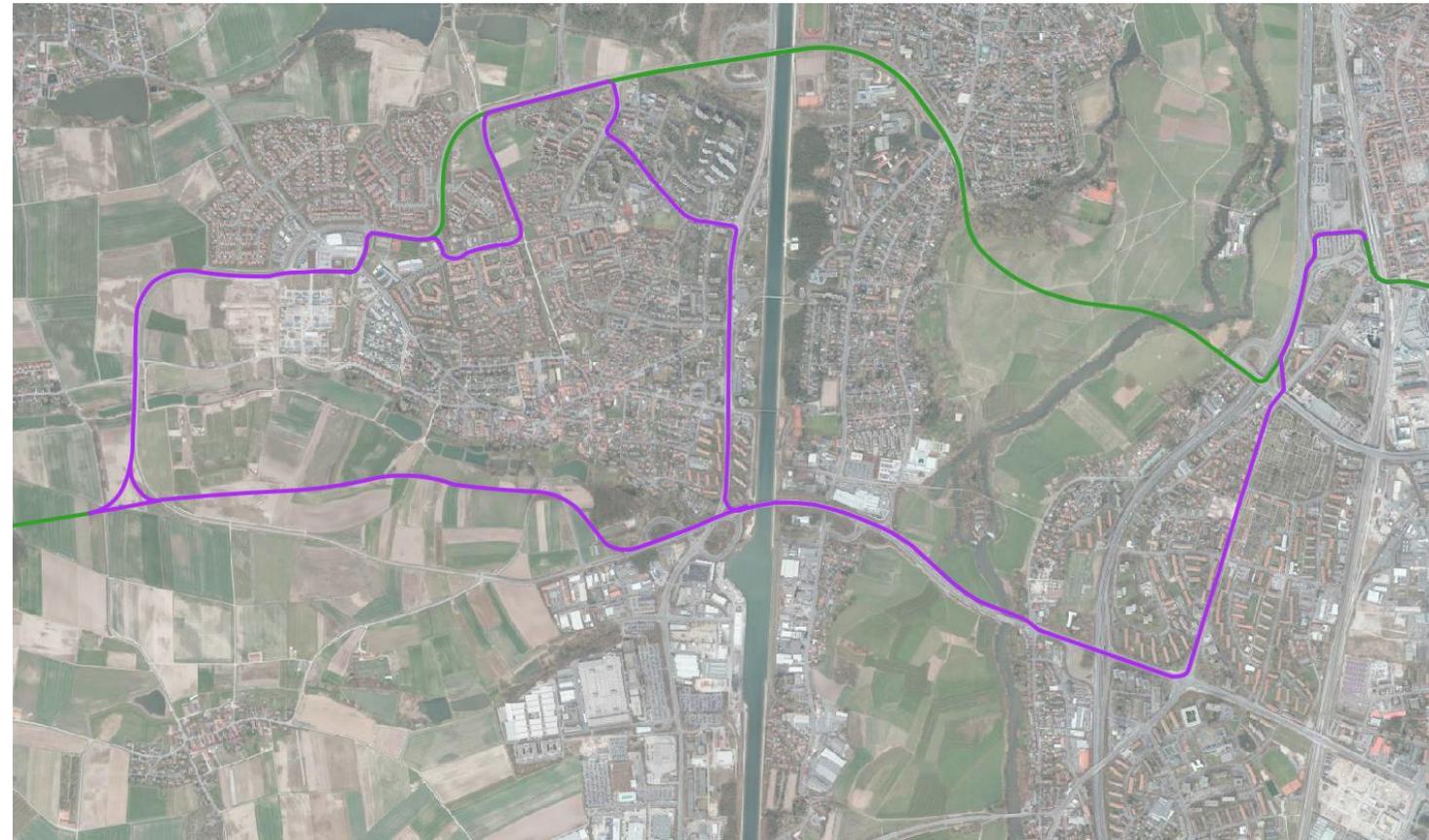
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Vorschlag:

Zwei Äste, ausgehend von
Variante 3.2:

- „Schnelle“ Linie nach Herzogenaurach
- Längere Linie durch Büchenbach
- Wechselweise Bedienung



➤ Nutzen-Kosten-Betrachtung
wird derzeit durchgeführt

Luftbild © Stadt Erlangen © GeoCart GmbH

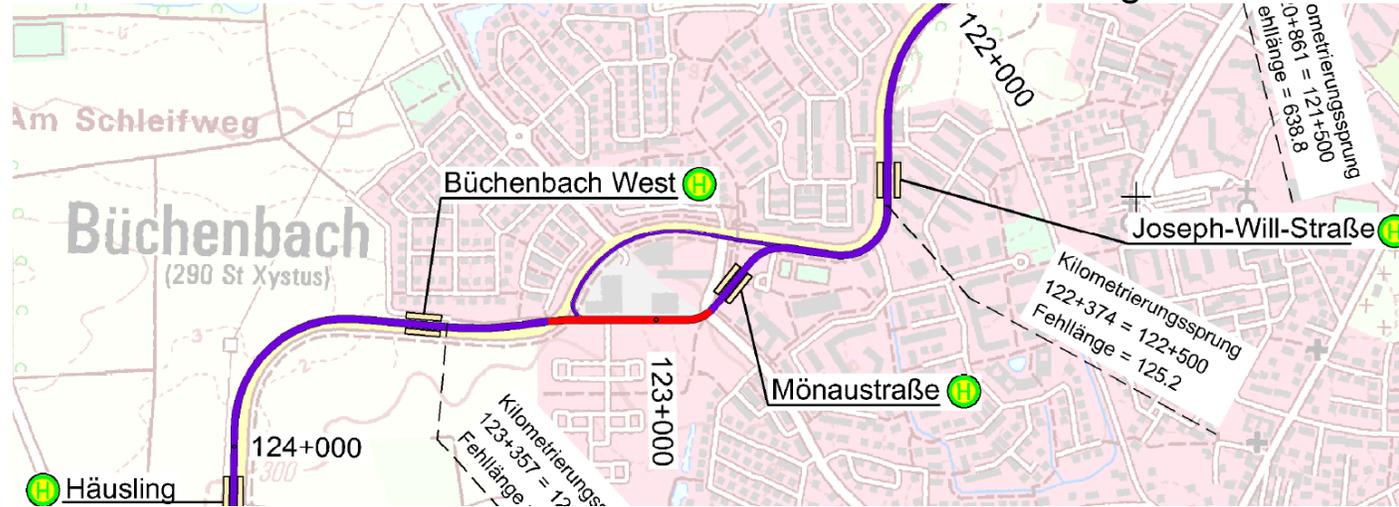
Büchenbach



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung



Trasse der Variante 1061



Bewertungsergebnis: -0,3

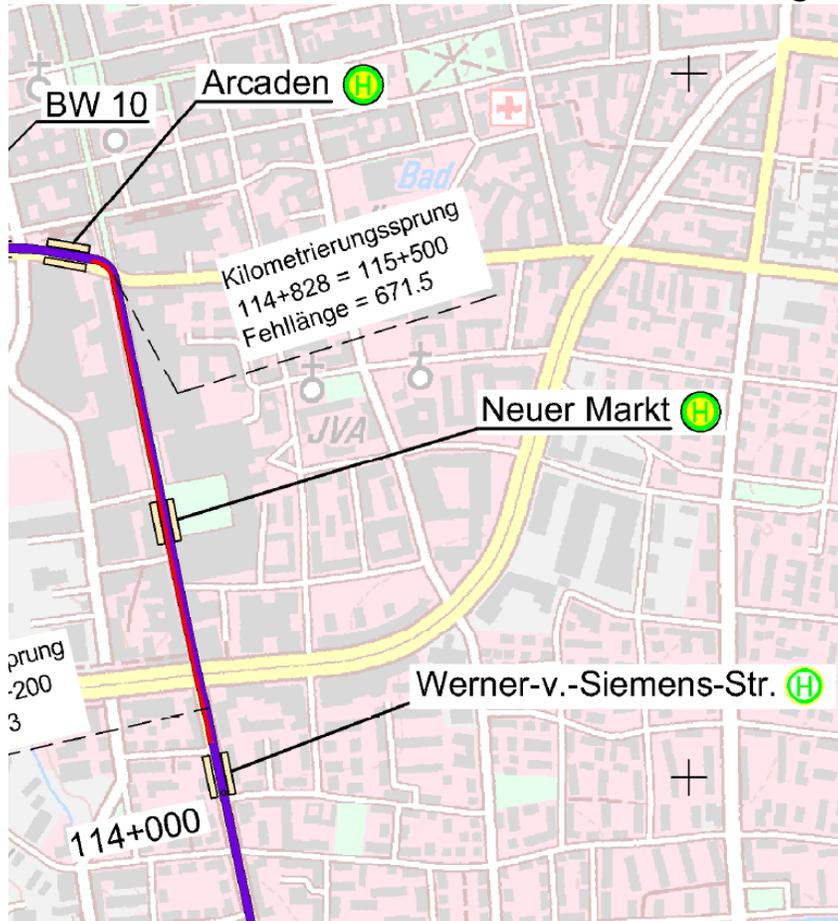
Erlangen Innenstadt



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung



Trasse der Variante 1029



Bewertungsergebnis: -0,3

Erlangen Süd



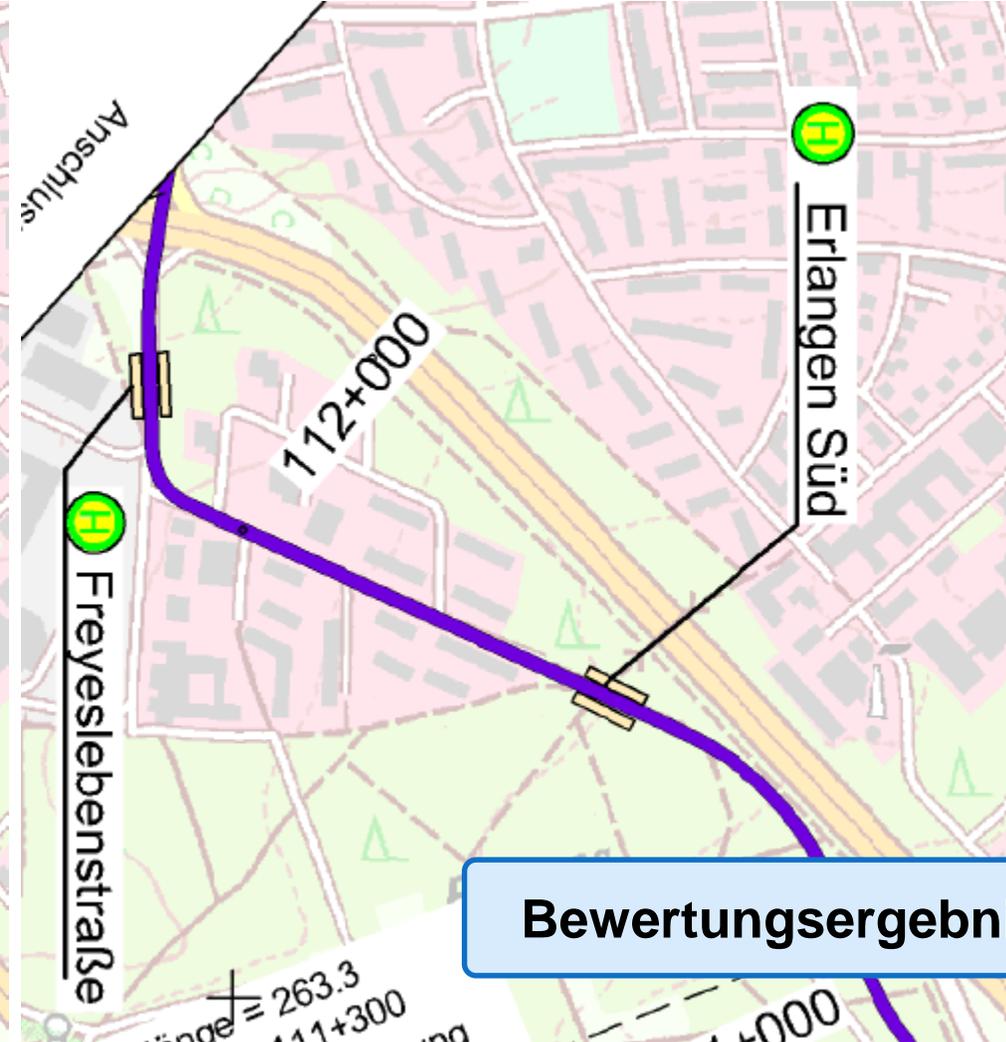
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung



Trasse der Variante 1018



Bewertungsergebnis: +0,8

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:25000, Blatt-Nr. 6332, 6431, 6432, 6531, 6532
Wiedergabe mit Genehmigung des Bayerischen Landesamts f. Digitalisierung, Breitband und Vermessung Auftrg.-Nr. 23940, 23945, 24057

Tennenlohe

Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Trasse der Variante 1009



Bewertungsergebnis: +0,3

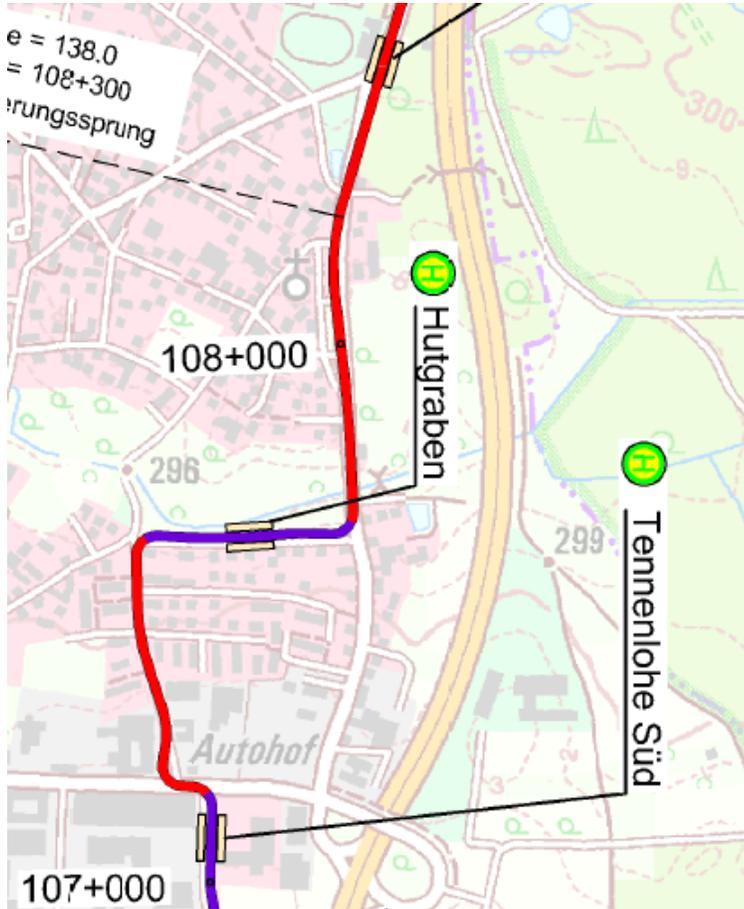
Tennenlohe



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Trasse der Variante 1010



Bewertungsergebnis: -3,3

Trasse der Variante 1012



Bewertungsergebnis: +0,7

Trasse der Variante 1015



Bewertungsergebnis: -0,8

Ergebnis Stufe 2

Erläuterung Bewertung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

-1,0

Bewertung

Streckensensitivität

- wenig Fläche in Anspruch nehmen
- in Schutzgebiete und -objekte sowie Überschwemmungsgebiete/Gewässerquerungen möglichst nicht eingreifen

0,0

Bewertung

Städtebauliche Aspekte

- Erscheinungsbild Straßenraum
- wichtige Standorte verbinden

1,0

Bewertung

Klima- und Umweltschutz

- wenig Schall/Erschütterungen
- zum Klimaschutz beitragen

0,0

Bewertung



Allgemeinheit

Rechnung: $\text{Summe} / \text{Anzahl}$

Ergebnis Stufe 2

Erläuterung Bewertung



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

+0,7

Bewertung



Fahrgast

+0,5

Bewertung



Betrieb

+0,7

Bewertung



Kommune

0,0

Bewertung



Allgemeinheit

+1,9

Summe gesamt



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Fragen?



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Infomarkt

- Umweltbelange
- Planungsergebnisse
 - Nürnberg
 - Tennenlohe
 - Erlangen Süd
 - Erlangen Innenstadt
 - Büchenbach
 - Regnitzquerung
 - Herzogenaurach
- Methodik
- Pinnwand „Themen für Dialog „Wie?““



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Infomarkt

Ende: ca. 20:40 Uhr



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Raumordnungsverfahren

Was ist ein Raumordnungsverfahren (ROV)?



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Raumordnungsverfahren:
 - Prüfung von **Vorhaben** mit **überörtlicher Bedeutung**
 - Prüfung auf **Raumverträglichkeit**
 - **Abwägung** unterschiedlicher **fachlicher Interessen**
 - Beteiligung von „Betroffenen“ (z. B. **Kommunen, Fachbehörden, Verbände**) und öffentliche Auslegung
- Durch die frühzeitige Offenlegung und Diskussion der Projektplanung können **Konflikte rechtzeitig erkannt** und **Fehlplanungen vermieden** werden.

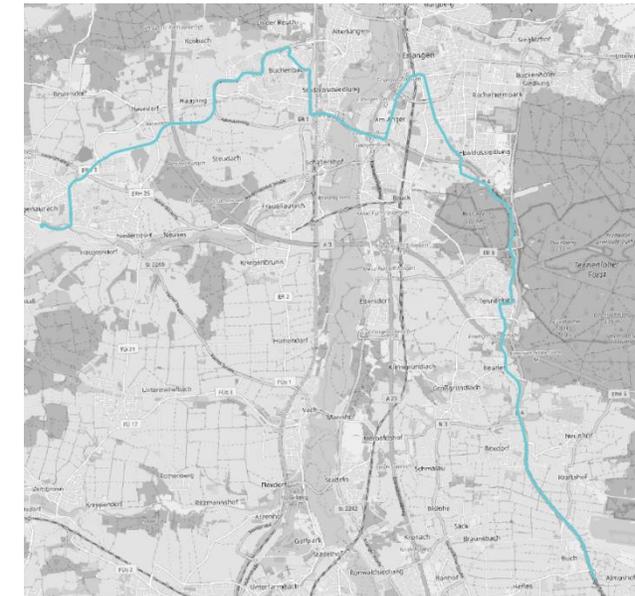
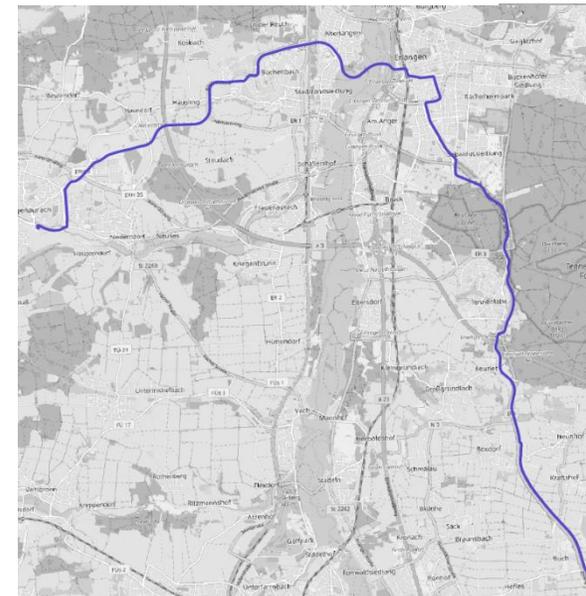
Was ist ein Raumordnungsverfahren (ROV)?



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- In den Unterlagen des ROV: durchgehende Linien von „Am Wegfeld“ bis Herzogenaurach unter Berücksichtigung aller Stufe-2-Varianten



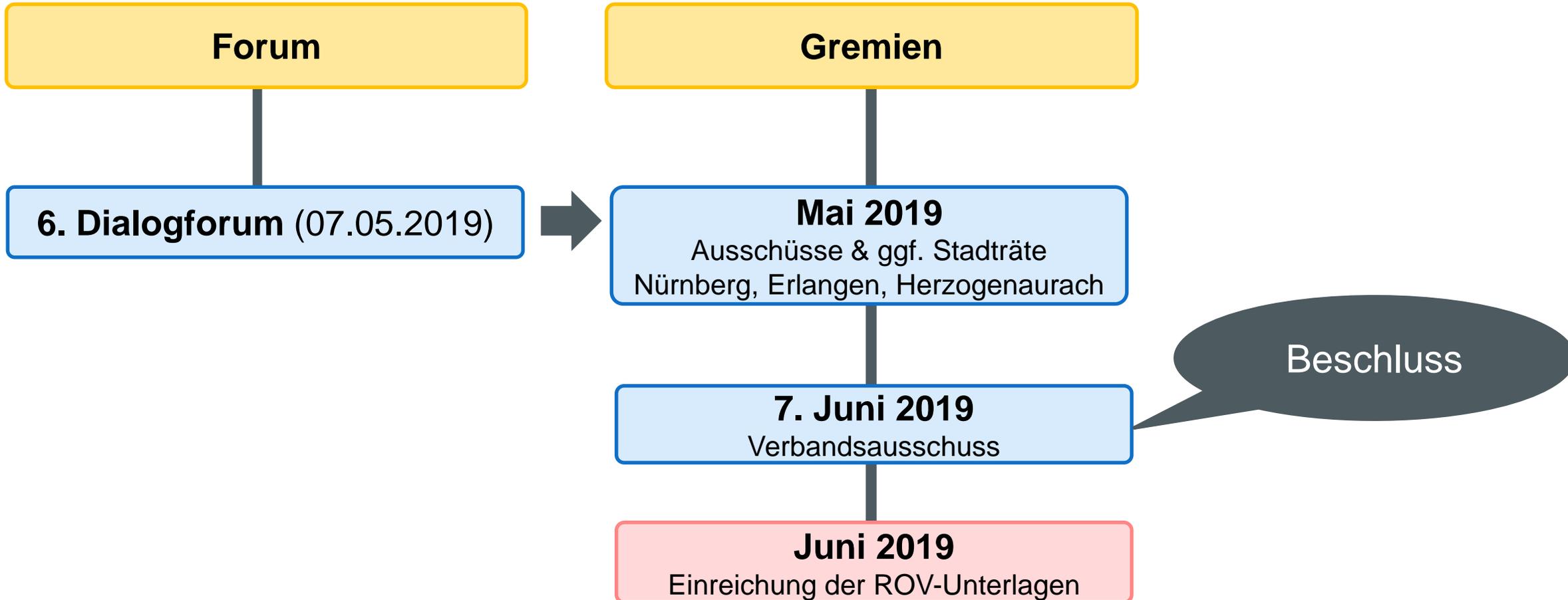
- Fünfte Gesamtvariante wird sich aus den Entscheidungen der Stadträte über die Teilvarianten ergeben
 - Wird in den Unterlagen als Vorzugstrasse benannt

Zeitplan ROV



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

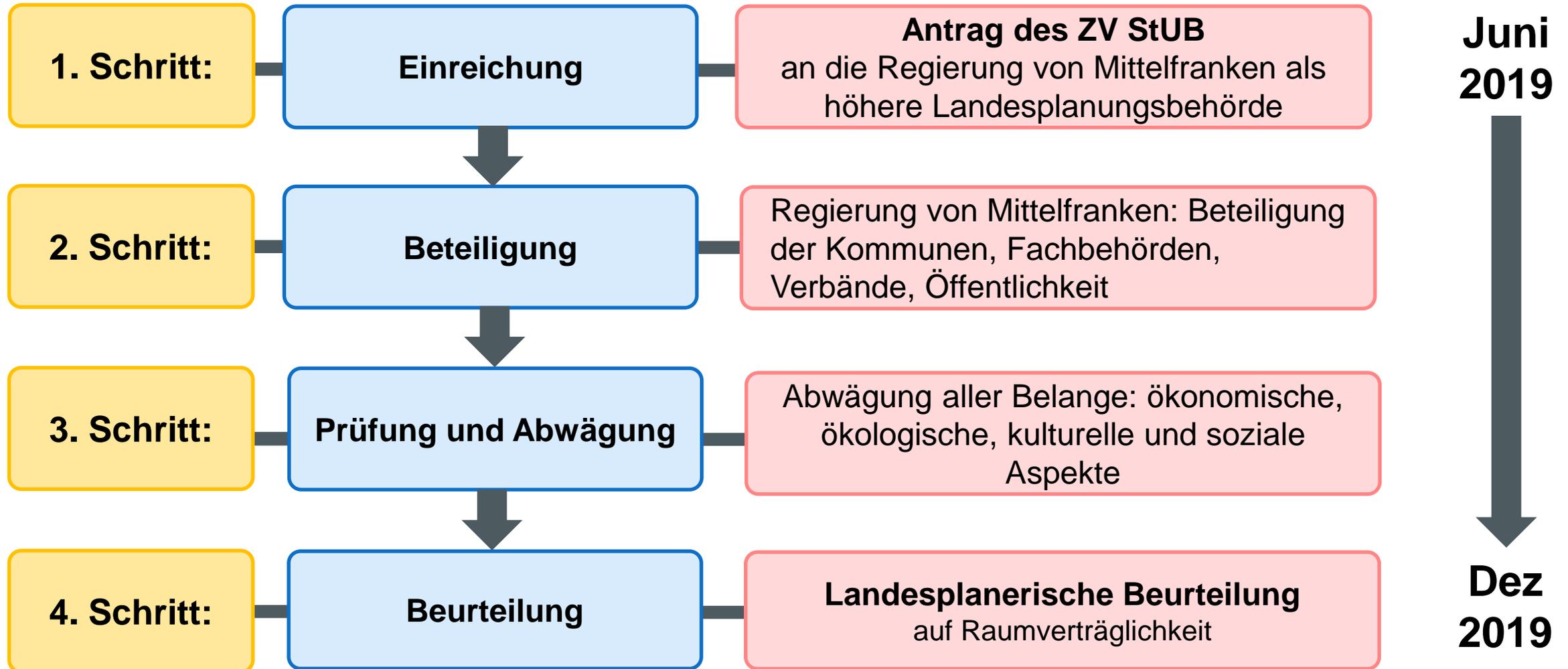




StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Ablauf ROV





StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Diskussion



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Büchenbach



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Erlangen Innenstadt



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Erlangen Süd



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Tennenlohe



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Gesamtstrecke

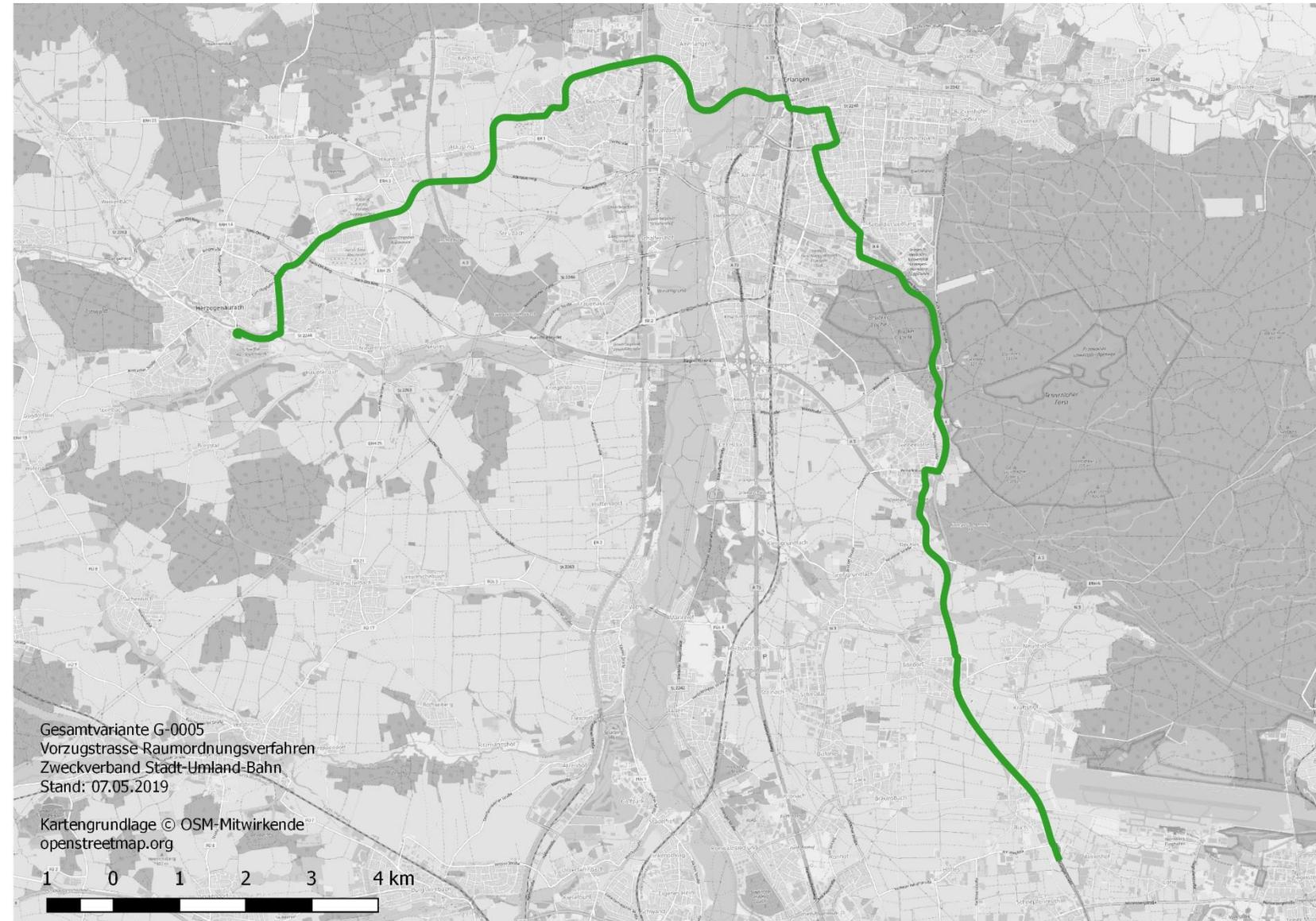
Gesamtstrecke



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Grundlage für die
Behandlung in den
Gremien





StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Wie geht es weiter?



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

6. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn

Auf Wiedersehen!

Herzogenaurach, 07.05.2019

Vereinshaus