

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Herzlich Willkommen zum 2. Ostast-Forum

Eschenau, 24.10.2024

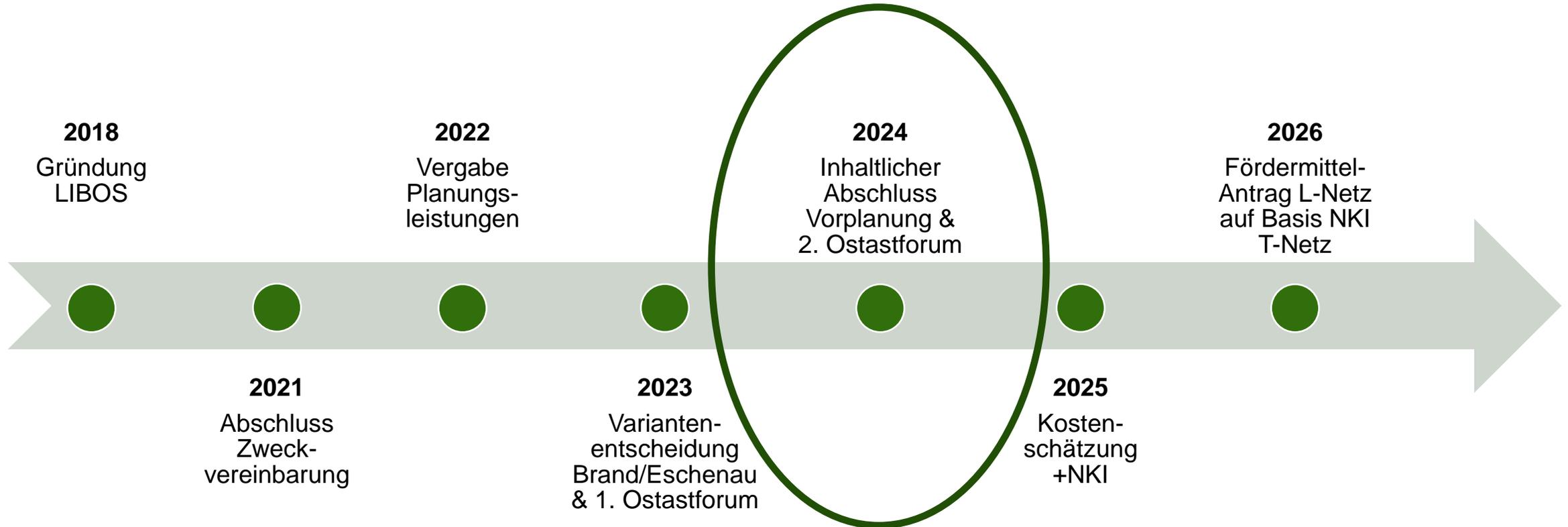


2. Ostast-Forum

1. Begrüßung
2. Zeitlicher Horizont
3. Die Strecke des Ostastes
4. Ergebnisse der Vorplanung
5. Ausblick



Zeitlicher Horizont Zweckvereinbarung Ostast





Die Strecke des Ostastes

Die Stadt-Umland-Bahn



- **Betriebsart:** Straßenbahn
- **Besonderheiten:** barrierearm, straßenbündig möglich, Fahren auf Sicht
- **Streckenverlauf:** von Nürnberg („Am Wegfeld“) über Erlangen nach Herzogenaurach bzw. Eckental
- **Streckenlänge:** ca. 26 km L-Netz +18 km Ostast
- **Projektumfang:** vollständiger Streckenneubau, aktuell größtes Straßenbahnneubauprojekt in Deutschland

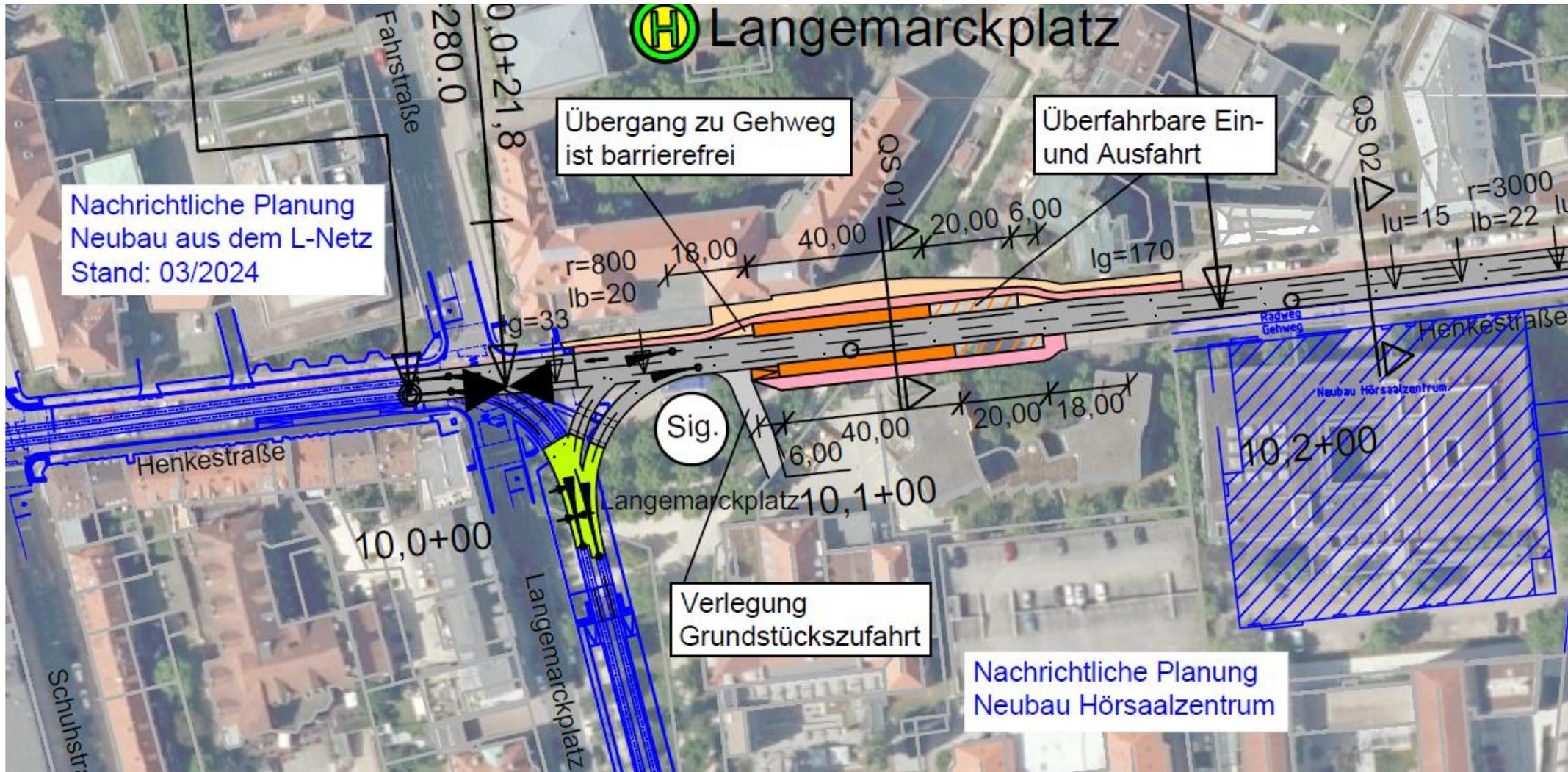




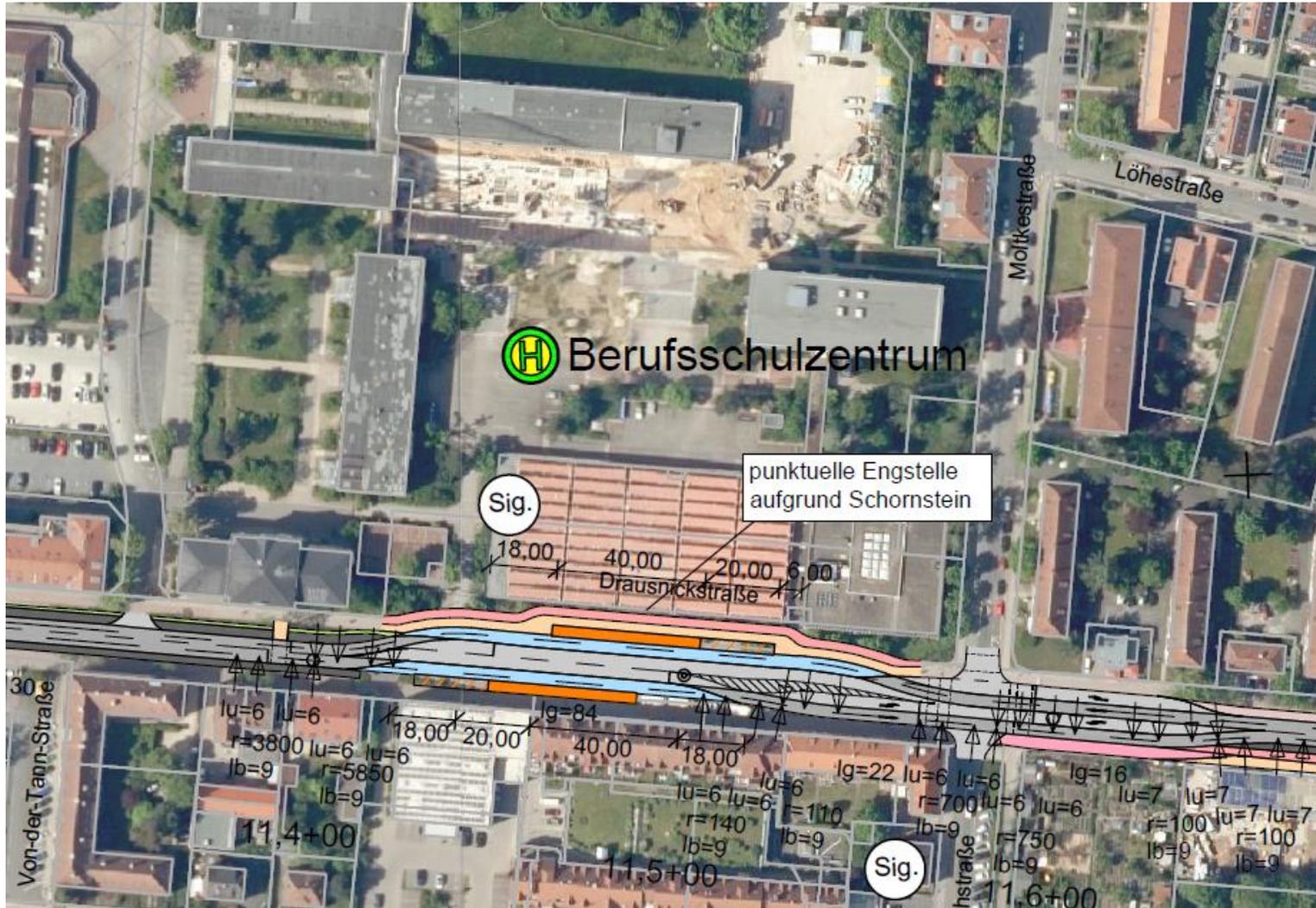
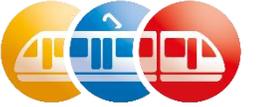
Ergebnisse der Vorplanung

Stand: 2. Korrekturlauf

Langemarckplatz – Abzweig & Haltestelle

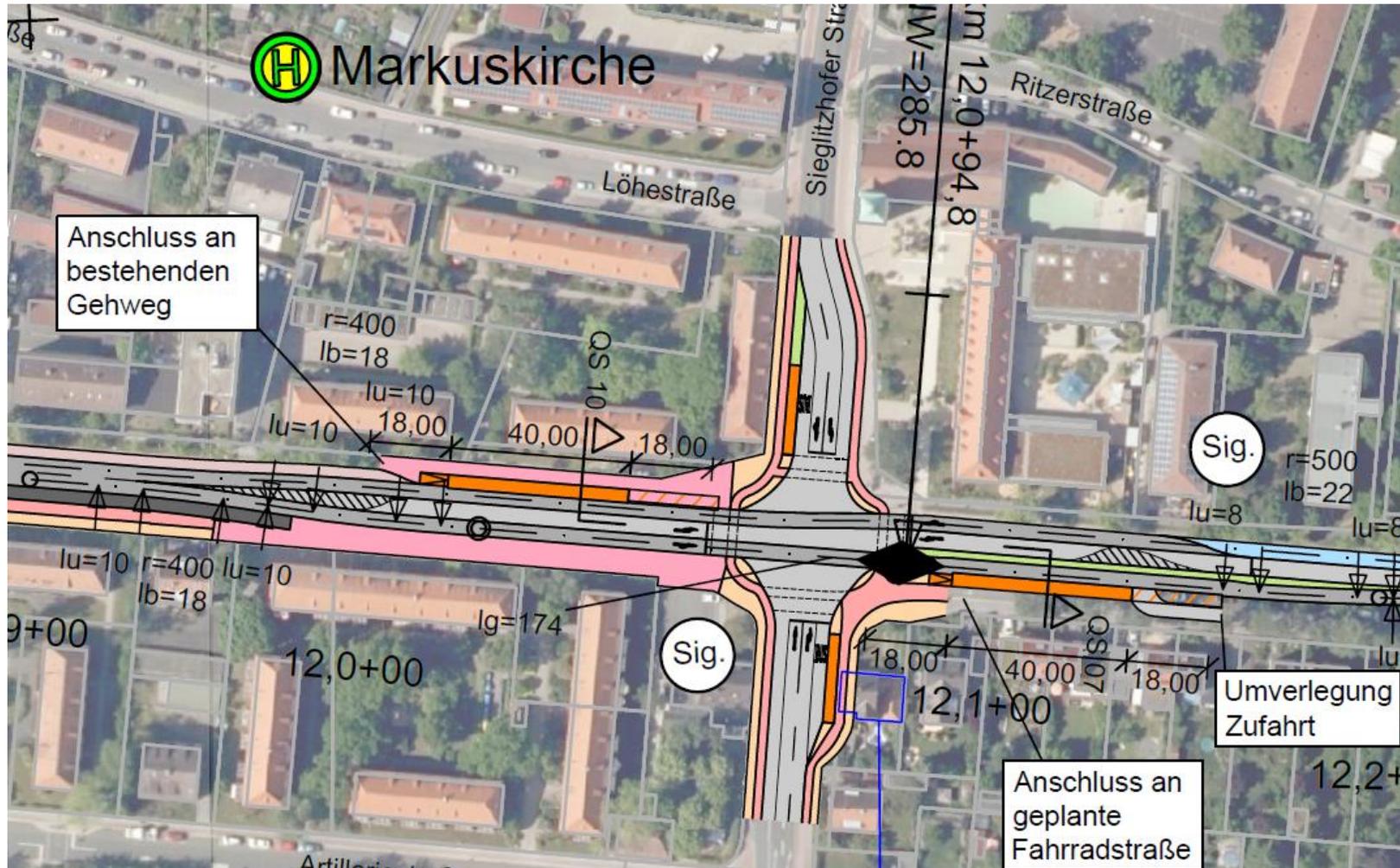


Haltestelle Berufsschulzentrum



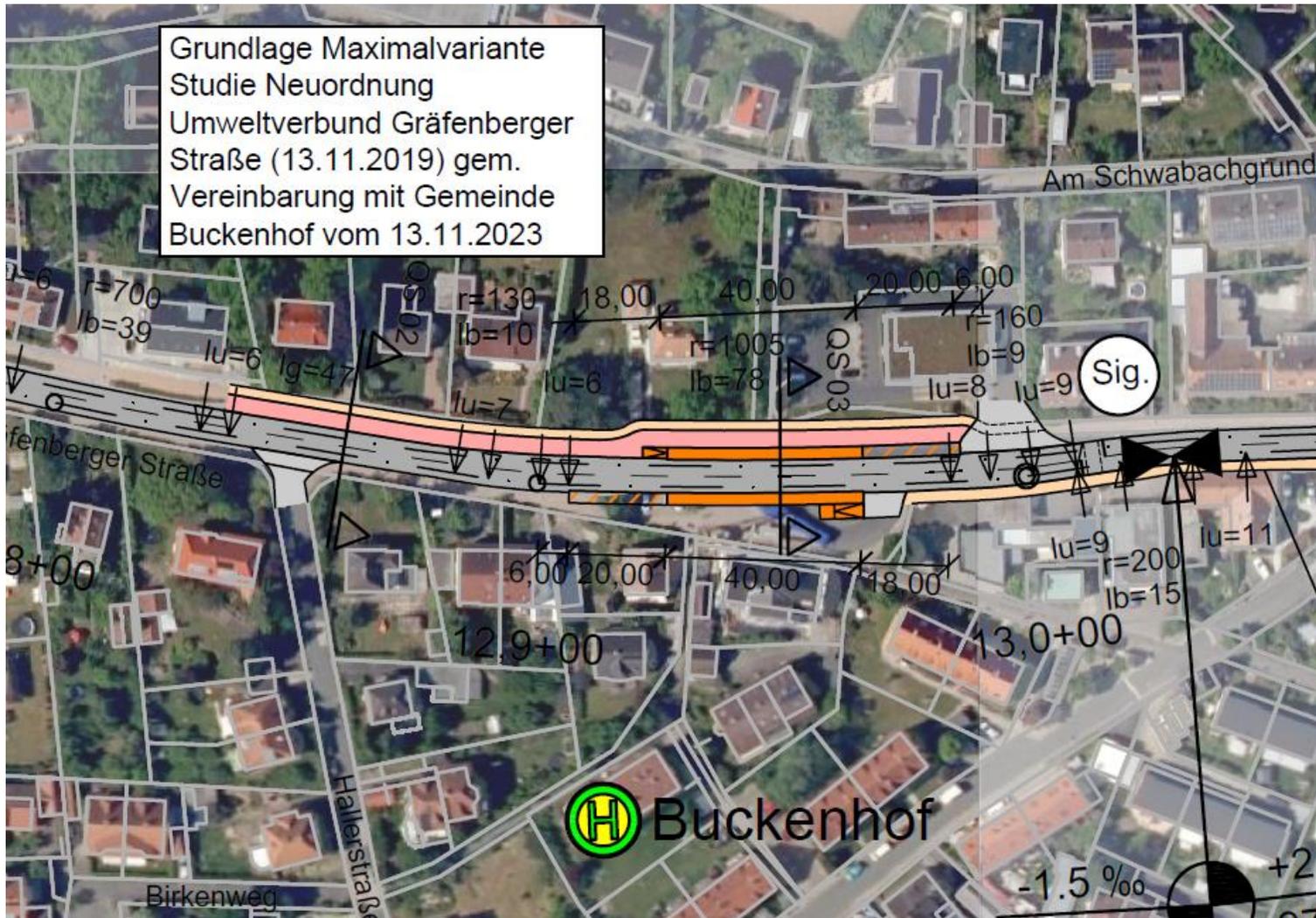
- Haltestelle am Straßenrand, Autoverkehr in der Mitte
- Gebäude des Berufsschulzentrums werden z.T. neu gebaut

Haltestelle Markuskirche



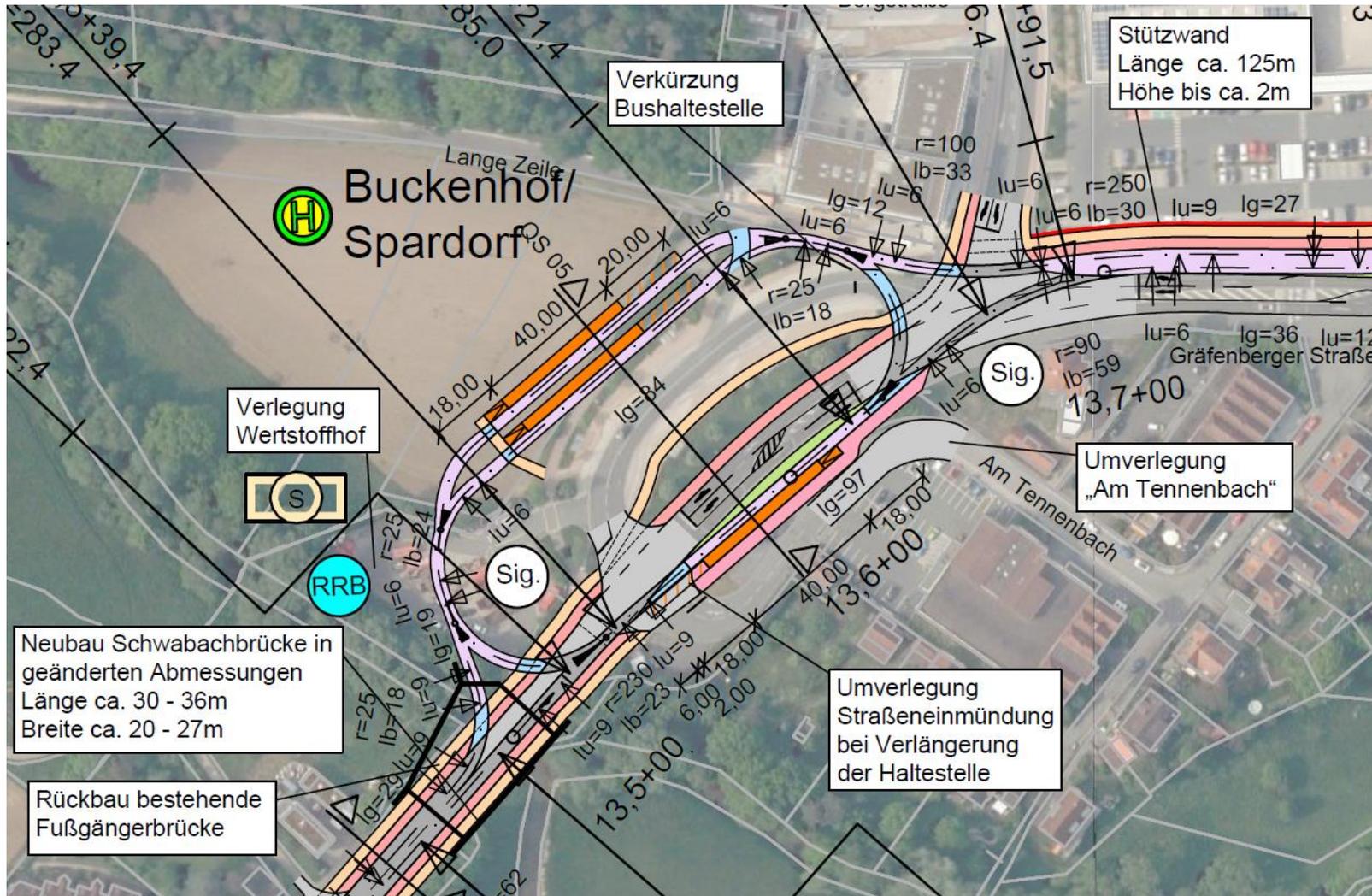
- Zentrale Umsteigehaltestelle für den Osten der Stadt mit Busanschlüssen Ri. Sieglitzhof, Siemens-Campus & Röthelheimpark

Haltestelle Buckenhof



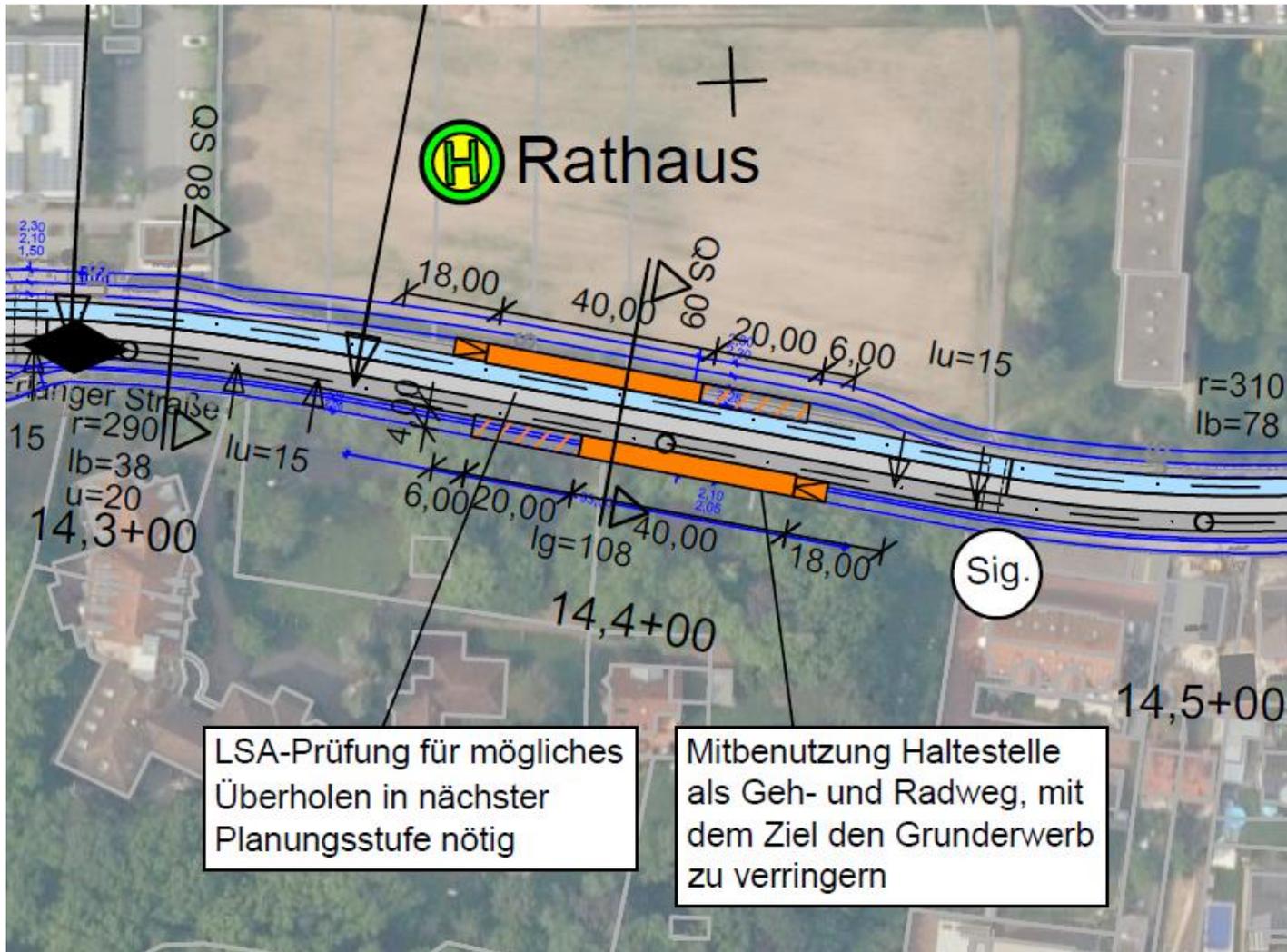
- Lage im straßenbündigen Bahnkörper
- Zweirichtungsradweg auf der Nordseite gemäß Studie “Neuordnung Umweltverbund Gräfenberger Straße” der Gemeinde Buckenhof
- Entfall der Buswendeschleife

Haltestelle und Wendeschleife Buckenhof / Spardorf (Busbahnhof)



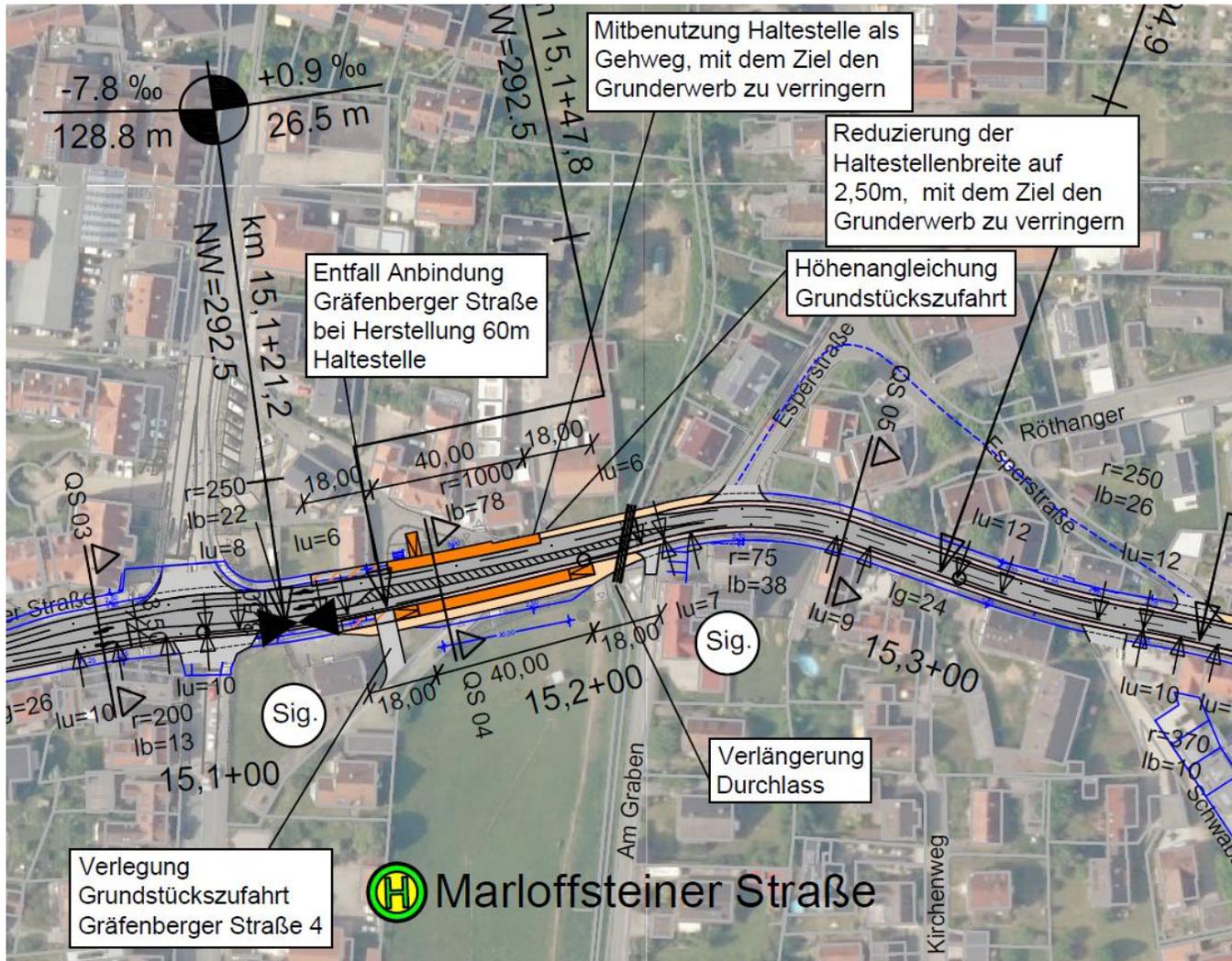
- Wendeschleife für beide Richtungen der StUB
- Hinterstellgleis mit Bahnsteig für planmäßig startende und endende Zugfahrten
- Verknüpfung mit den nachgeordneten Linienbussen
- Haltestelle auf besonderem Bahnkörper
- Verkehrsabhängige Steuerung der LSA

Haltestelle Uttenreuth Rathaus



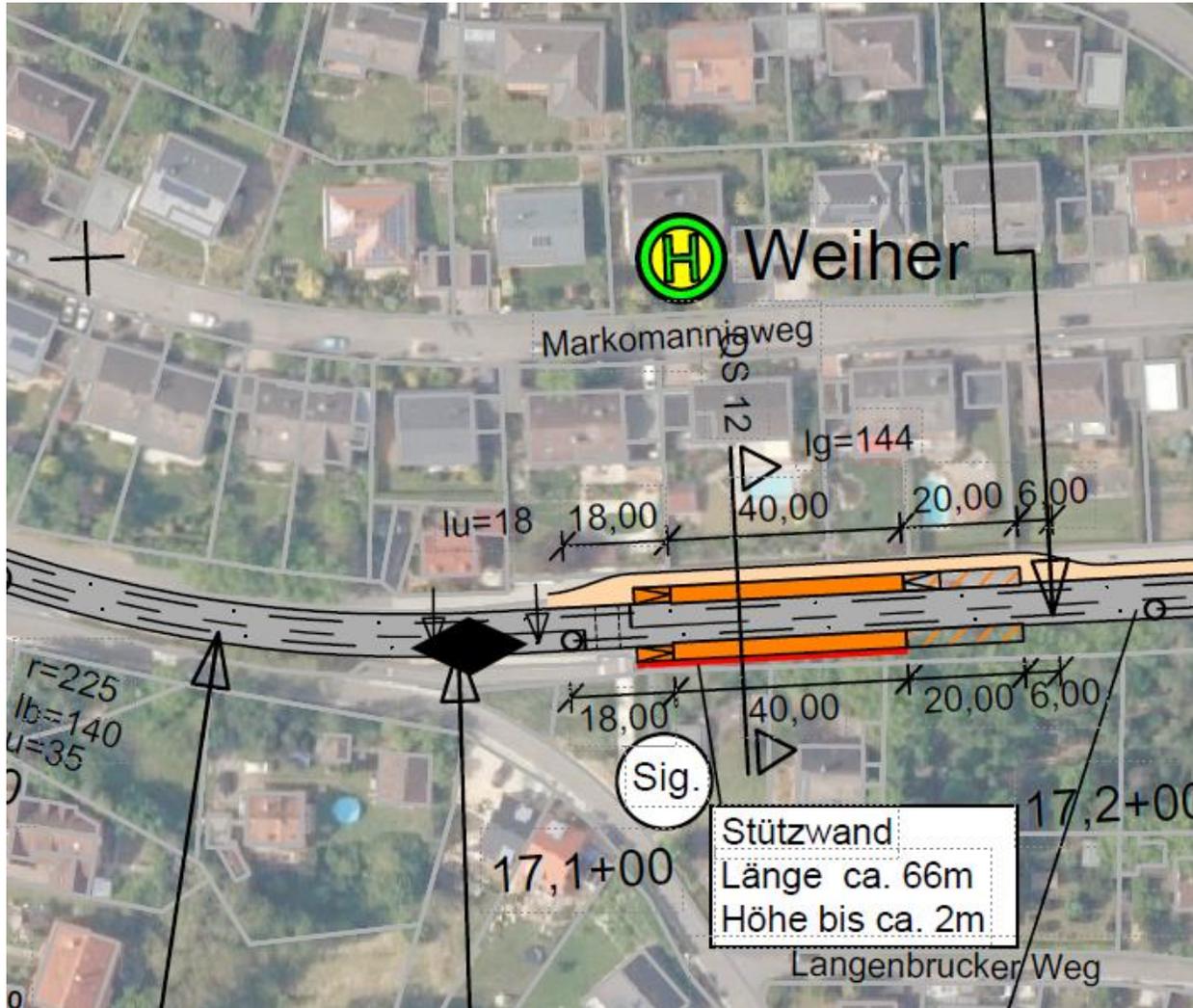
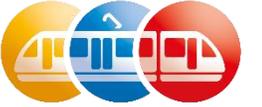
- Nutzung des heute vorhandenen Busstreifens für einen besonderen Bahnkörper
- Kein Eingriff in den Baumbestand südlich der Erlanger Straße
- Übernahme der in Realisierung befindlichen Erneuerung der Ortsdurchfahrt als Planungsgrundlage

Haltestelle Uttenreuth, Marloffsteiner Straße



- Straßenbündige Lage der Haltestelle
- Option für 60 m lange Bahnsteige erfordert größere Anpassungen

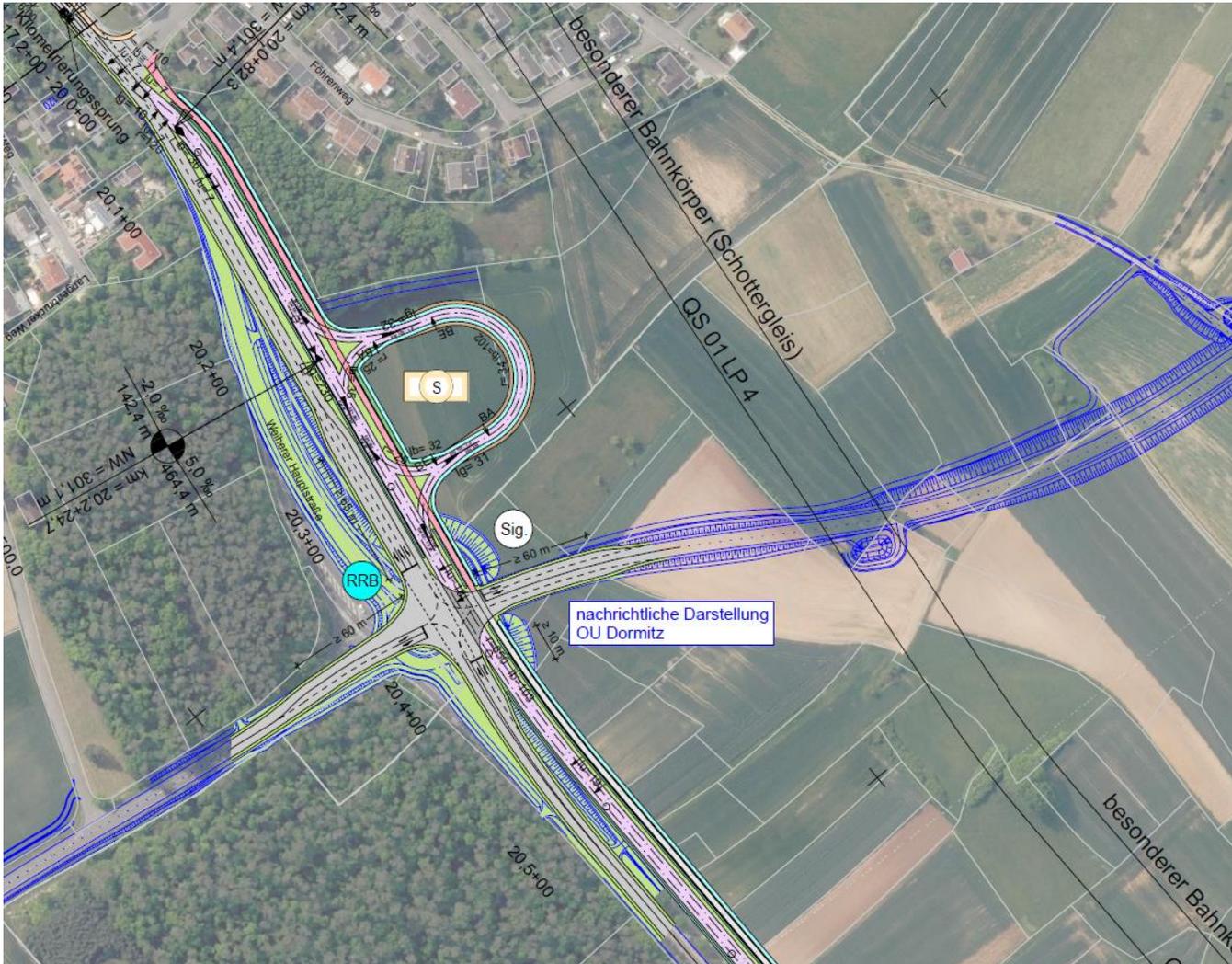
Haltestelle Weiher



- Lage der Haltestelle im östlichen Ortsgebiet
- Straßenbündige Lage mit gesonderter Quermöglichkeit
- Lage am westlichen Ortseingang wurde ebenfalls geprüft => Umsetzbare Lösung mit
 - Höheren Kosten
 - Kleinerem Einzugsbereich

Knotenpunkt Ortsumfahrung Dormitz Süd

„sechsbarmiger Knotenpunkt“



- Leistungsfähigkeit gewährleistet
- Ggf. Rückbau Kreisverkehrsplatz
- Rückbauflächen können für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden
- Höhenfreie Querung der OU würde diese Lage der Wendeschleife verhindern

Studie Haltestellen Dormitz

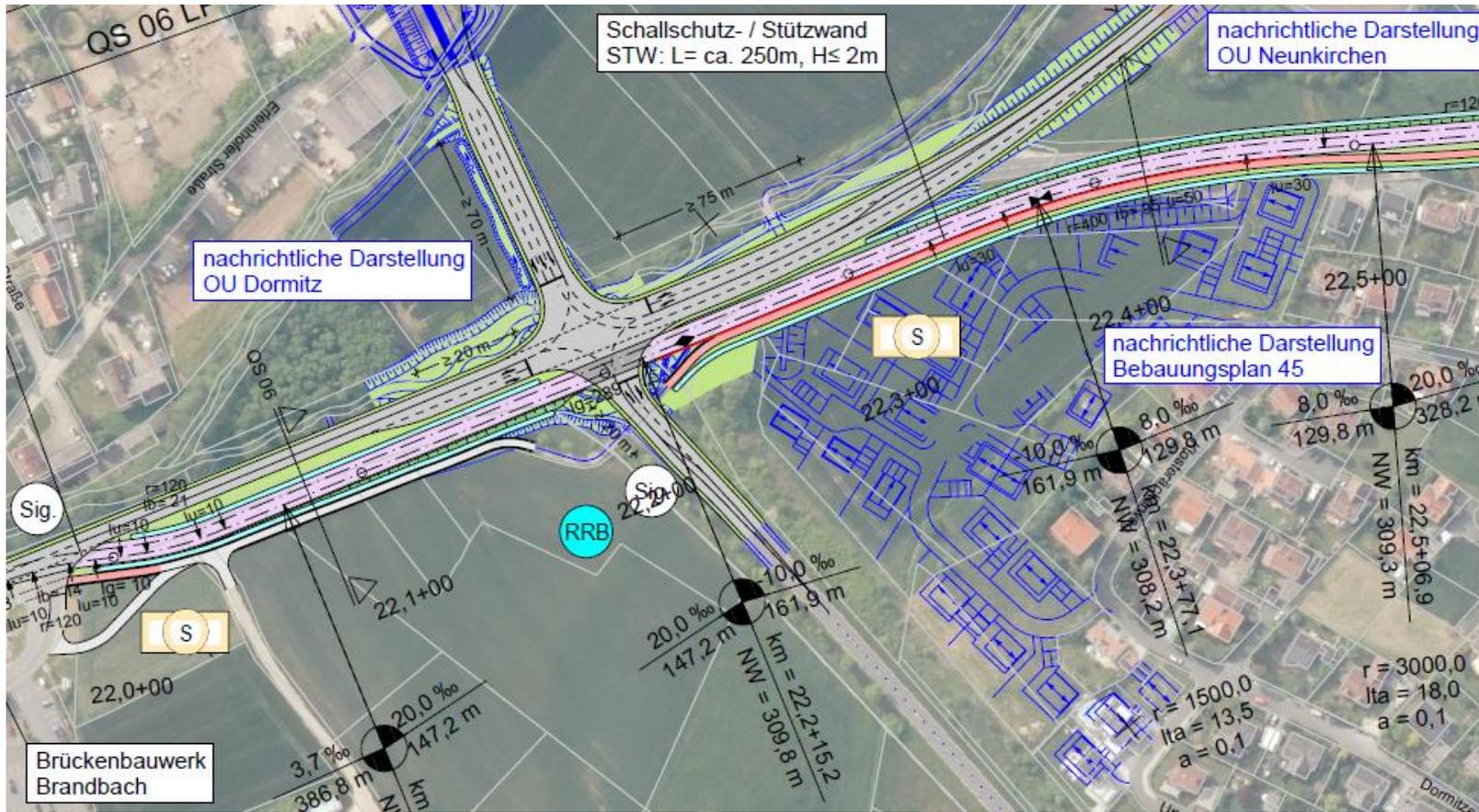


Anforderungen:

- Gerade (R mind. 1000 m)
 - Barrierefreiheit Bahnsteig
 - Bahnsteiglänge mind. 40 m
 - Keine Zufahrten im barrierefreien Bahnsteigbereich
 - Keine Kreuzungsbereiche beeinträchtigt
-
- Keine Haltestelle gem. Planungsvorgaben in Ortsmitte umsetzbar
 - Zwei Haltestellen (Dormitz Nord / Dormitz Süd) vergleichbar mit der heutigen Bushaltestellensituation anzustreben

Knotenpunkt Ortsumfahrung Dormitz Nord

„sechsamiger Knotenpunkt“



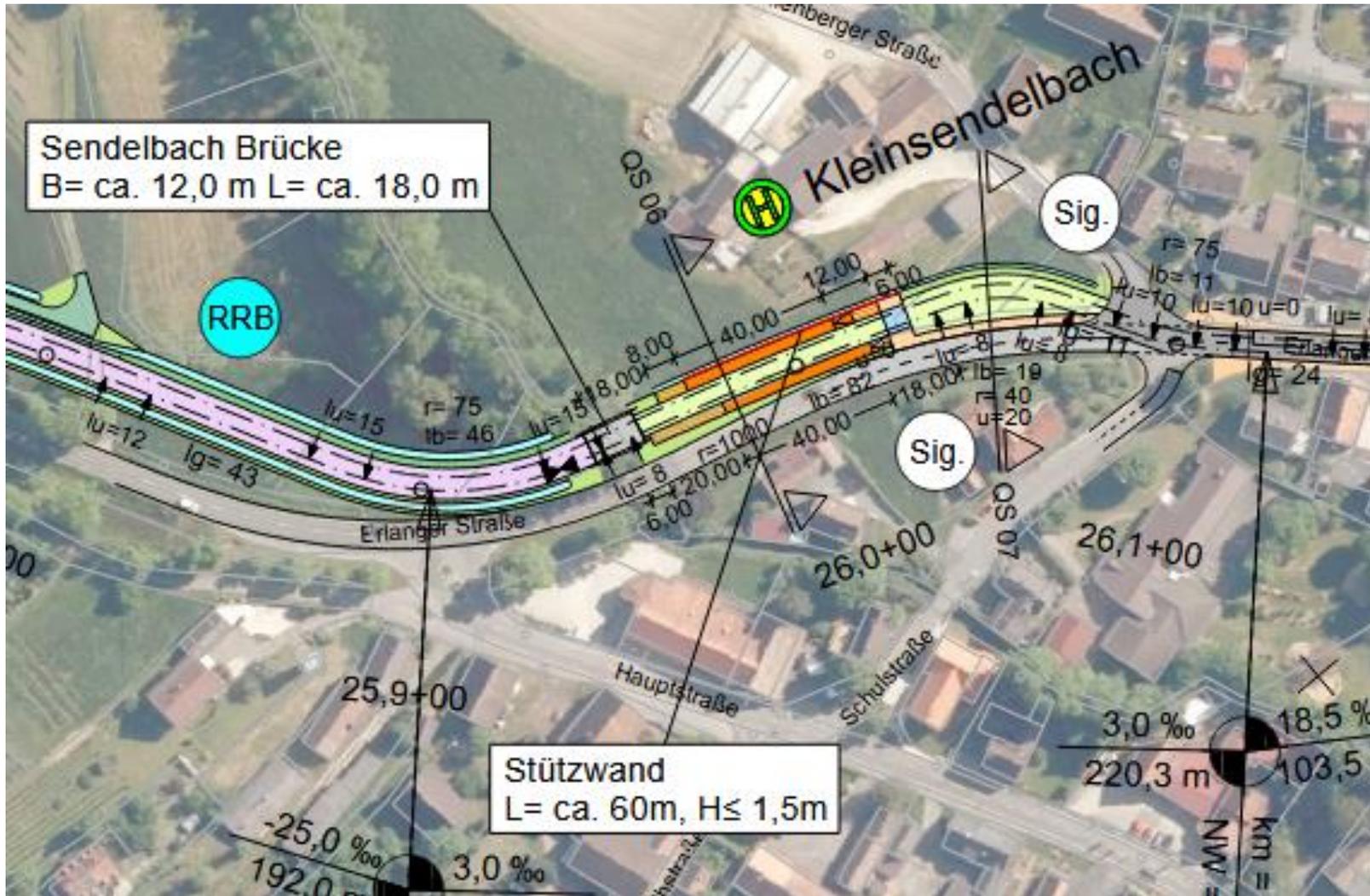
- Leistungsfähigkeit gewährleistet
- Ggf. Rückbau Kreisverkehrsplatz
- Radunterführung kann weiterhin genutzt werden
- Höhenfreie Querung würde zu größeren Anpassungen des Baugebiets führen

Haltestelle Neunkirchen – Busbahnhof



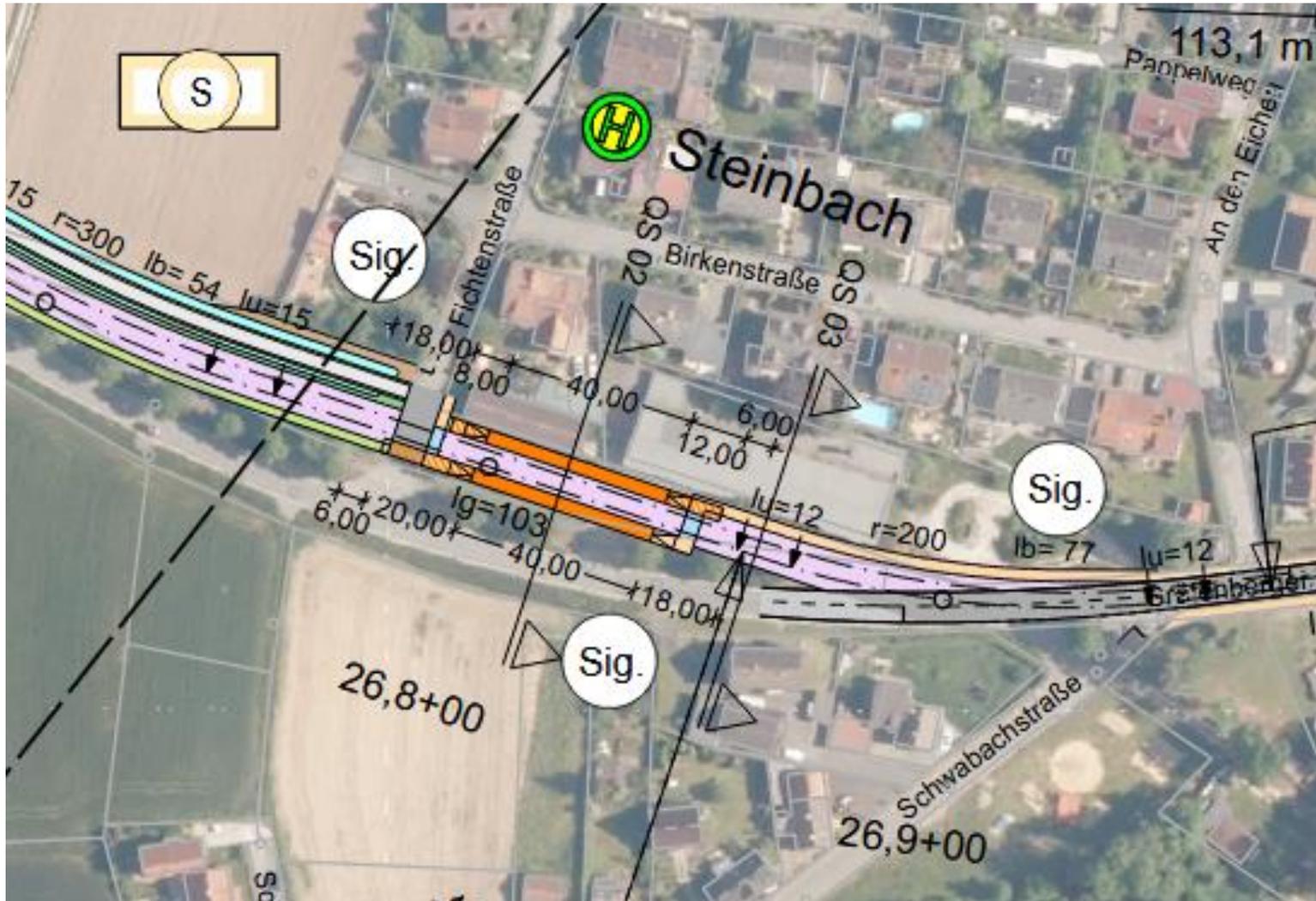
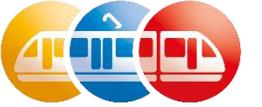
- Zentrale Haltestellenlage
- Verknüpfungspunkt StUB – Bus

Haltestelle Kleinsendelbach



- Lage gemäß Haltestellenstudie
- Brückenbauwerk Sendelbach
- Signalisierung des Knotenpunkts in Kombination mit der Haltestelle
- Übergang in straßenbündigen Bahnkörper

Haltestelle Steinbach



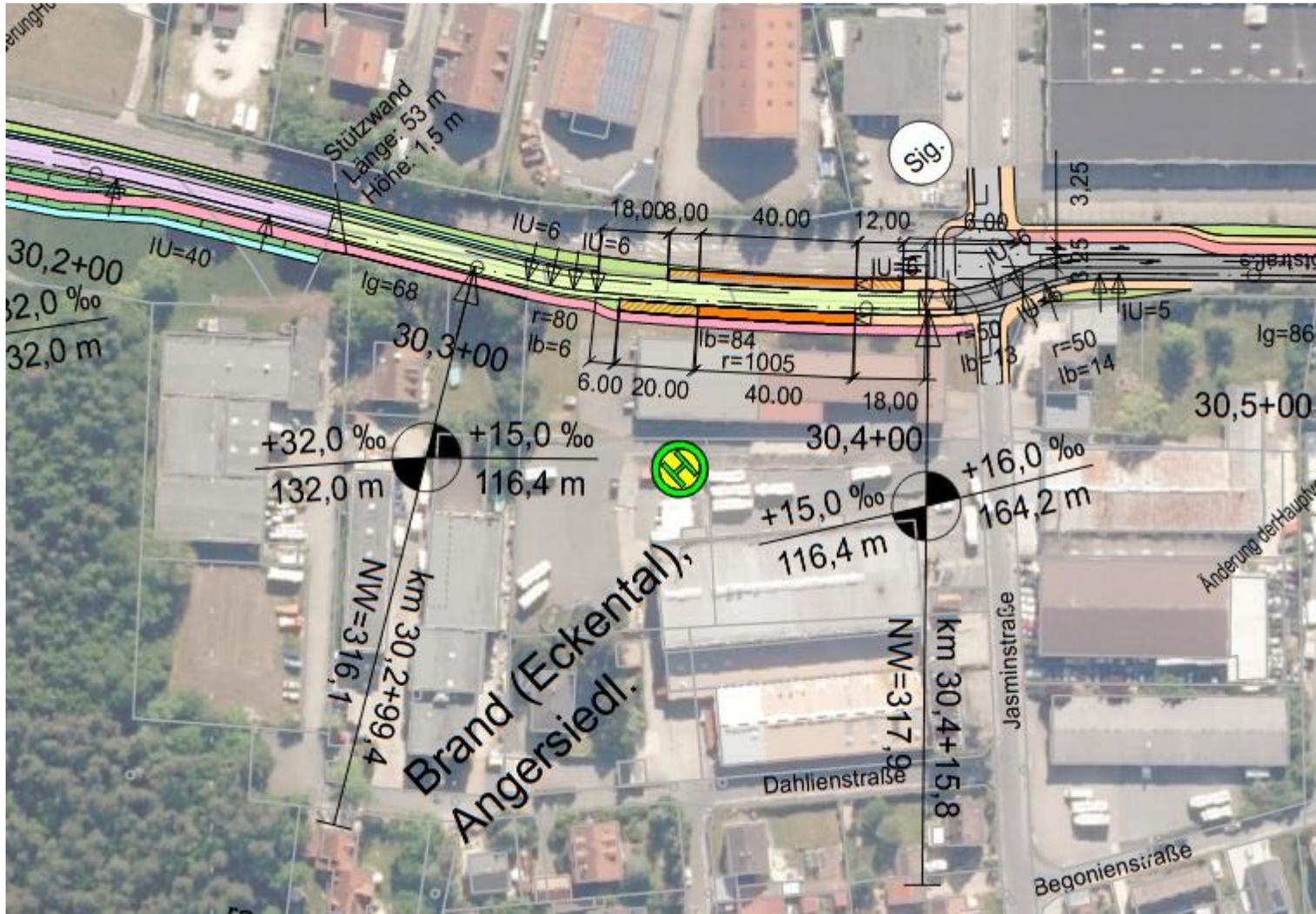
- Lage gemäß Haltestellenstudie
- Übergang in straßenbündigen Bahnkörper

Streckenführung in Eckental



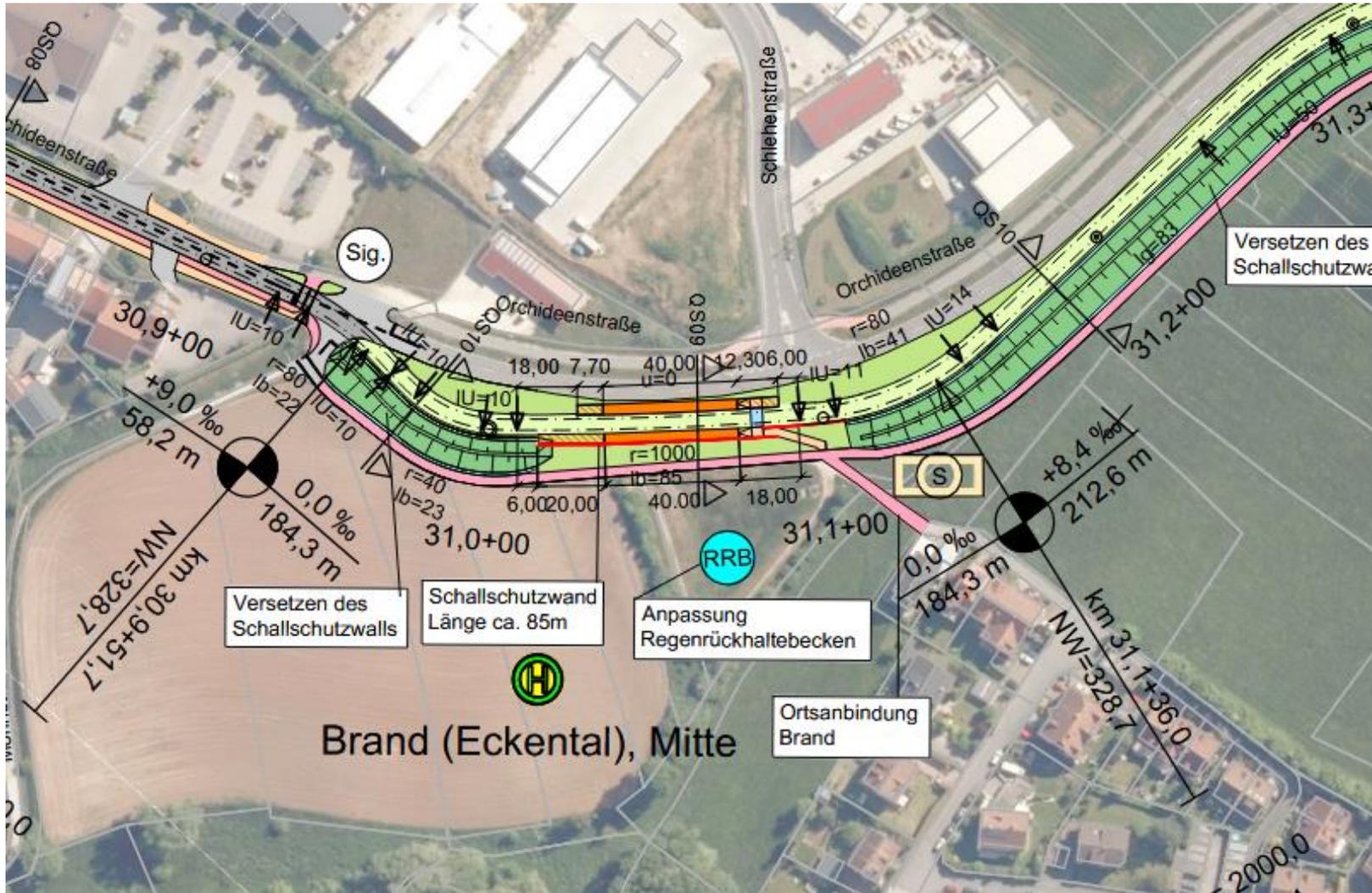
- Streckenführung zwischen Abzweig Staatsstraße und Bahnhof Eschenau im Rahmen einer Variantenuntersuchung geklärt
- Brander Hauptstr. – Orchideenstraße – parallel zur B 2 – von Norden an den Bahnhof heran

Haltestelle Brand, Angersiedlung



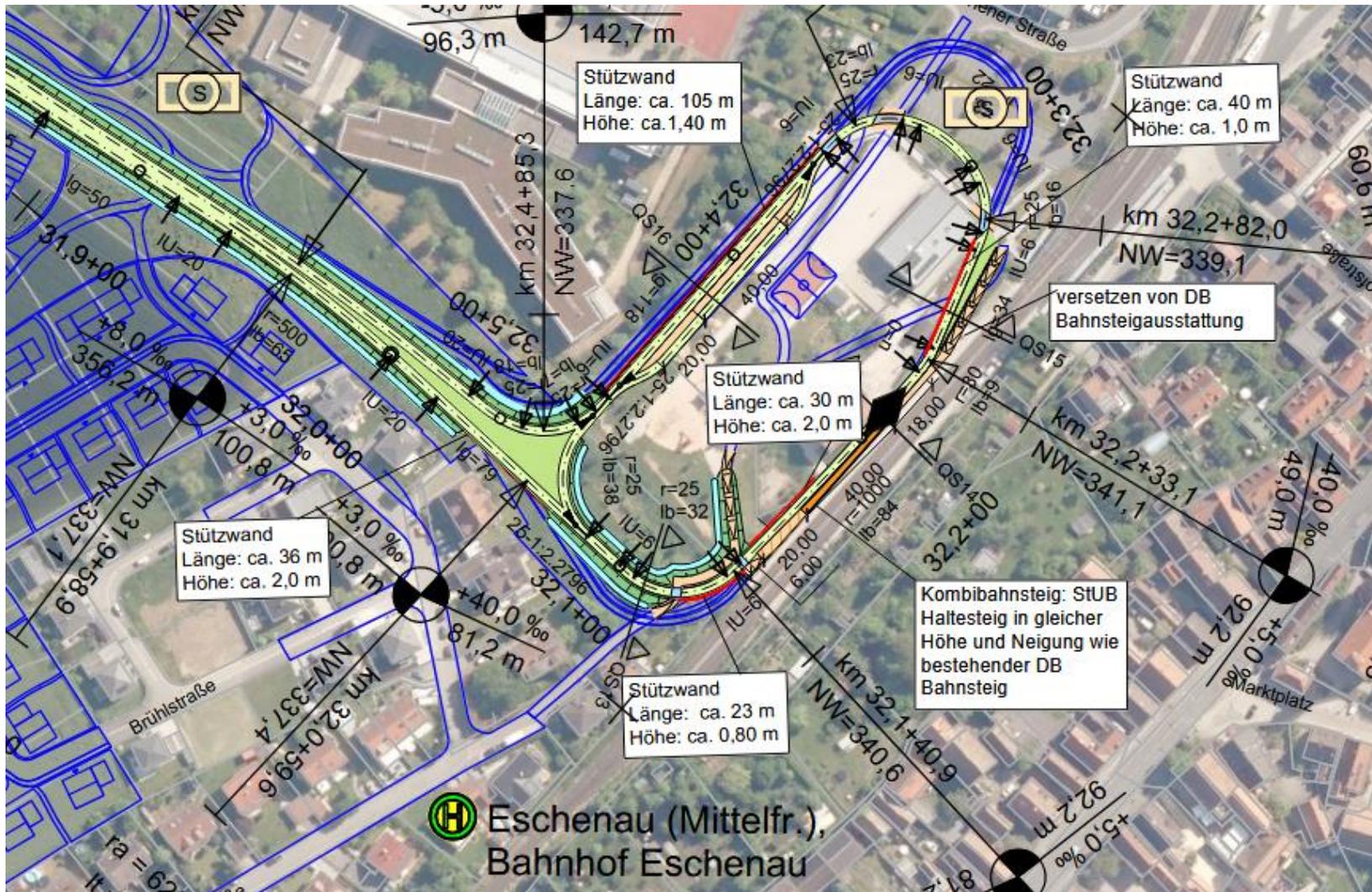
- Lage im Besonderen Bahnkörper
- Erschließung des Brander Gewerbegebiets
- Signalisierung des Knotenpunkts in Kombination mit der Haltestelle
- Übergang in straßenbündigen Bahnkörper

Haltestelle Brand, Mitte



- Lage im Besonderen Bahnkörper
- Anbindung der Ortsmitte von Brand über Edelweißstraße
- Lage gemäß Haltestellenstudie
- Einschnitt in den Lärmschutzwall, Ergänzung einer Lärmschutzwand

Haltestelle Eschenau Bahnhof



- Wendeschleife mit Kombibahnsteig StUB und DB
- Verknüpfungspunkt StUB – DB – Bus
- Optimierte Umsteigebeziehung
- Umfahrung und Ersatzhaltestelle



Ausblick

So geht es weiter



Zweckvereinbarung
Landkreise,
Erlangen, ZV StUB



Aktualisierung
Verkehrsanlagen-
planung



Prüfung
Förderfähigkeit
durch
Verkehrsgutachter



Einreichung
Fördermittelantrag
mit L-Netz



Politische
Entscheidung über
weiteres Vorgehen

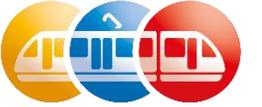


Auftrag zur weiteren
Umsetzung



...

Nächste Schritte

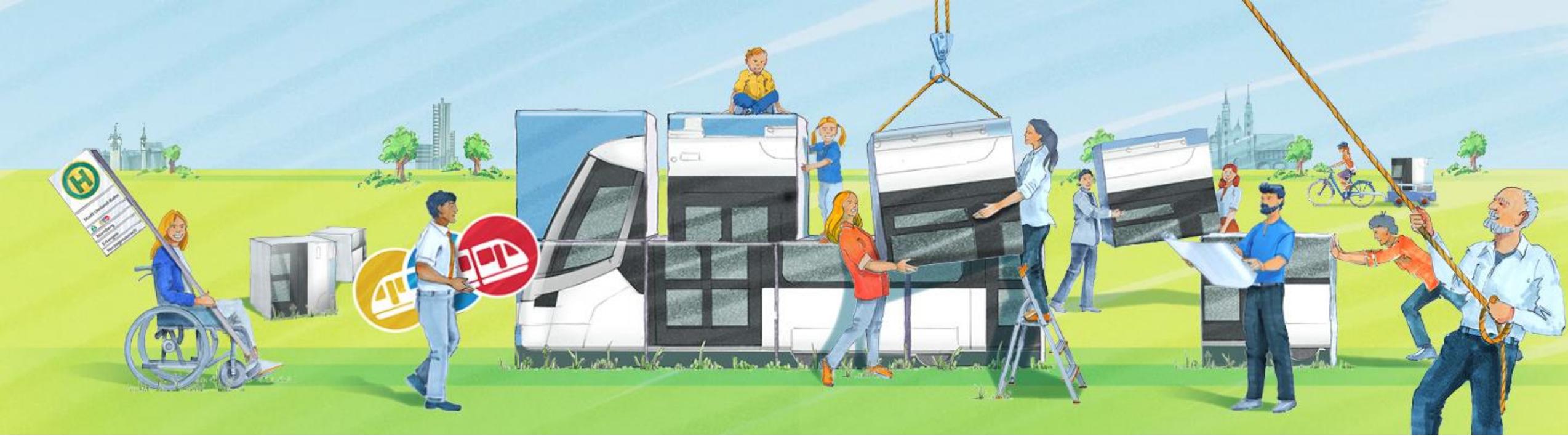


L-Netz:

- 2025 Einreichung 1. Planfeststellungsabschnitt
- 2026 Einreichung Fördermittelantrag mit NKI für Gesamtnetz

Ostast:

- Raumordnungsverfahren / Raumverträglichkeitsprüfung
 - Erst dann wissen wir, wo die StUB tatsächlich entlang fahren würde
 - Anbindung Healthineers
 - Thematik Dormitz
 - Vorschläge von Externen
- Erhöhung der Planungstiefe mit weiteren Leistungsphasen



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Vielen Dank!