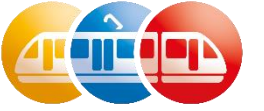


**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Herzlich Willkommen zum 2. Ostast-Forum

Eschenau, 24.10.2024

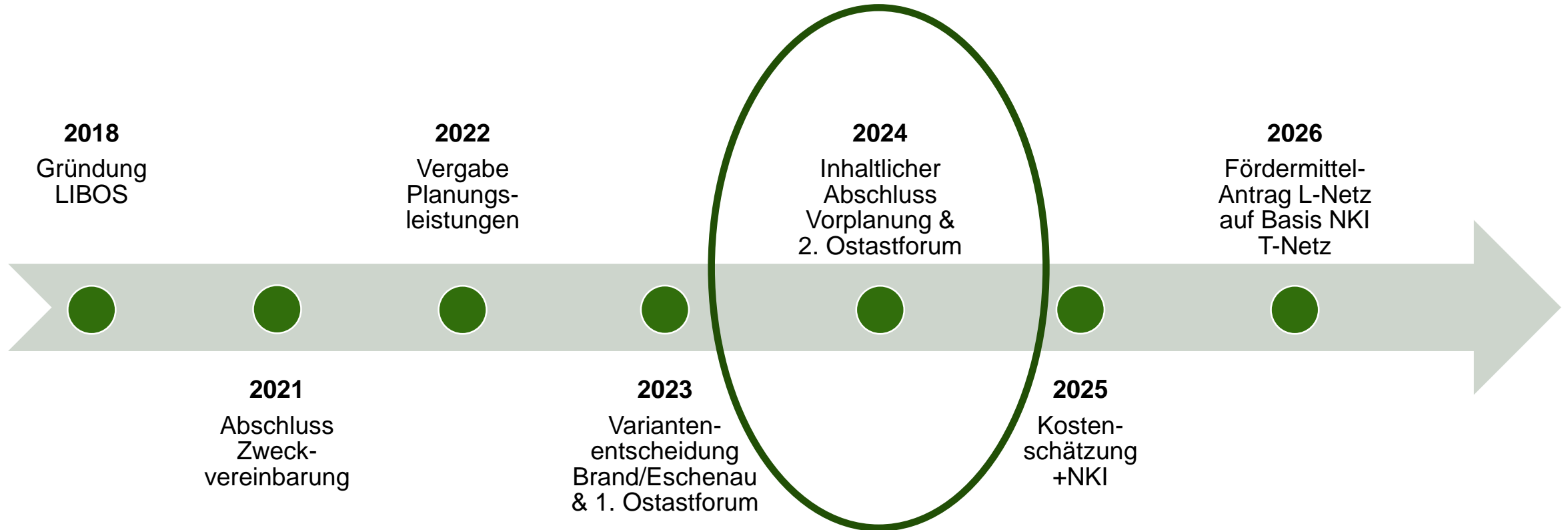


## 2. Ostast-Forum

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



# Zeitlicher Horizont Zweckvereinbarung Ostast





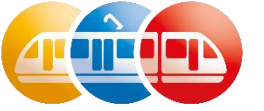
# Die Strecke des Ostastes

# 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

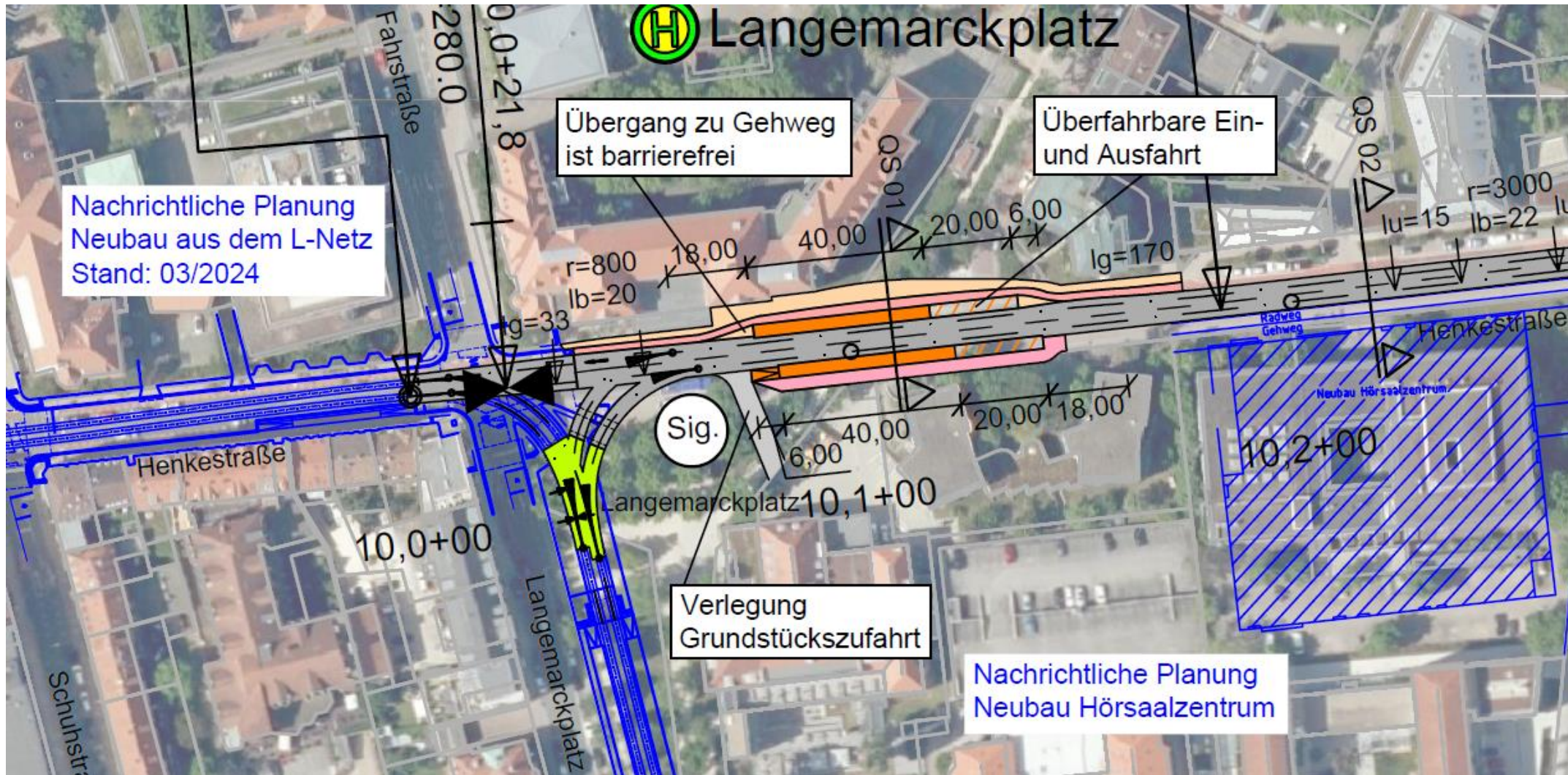




Ergebnisse der  
Vorplanung

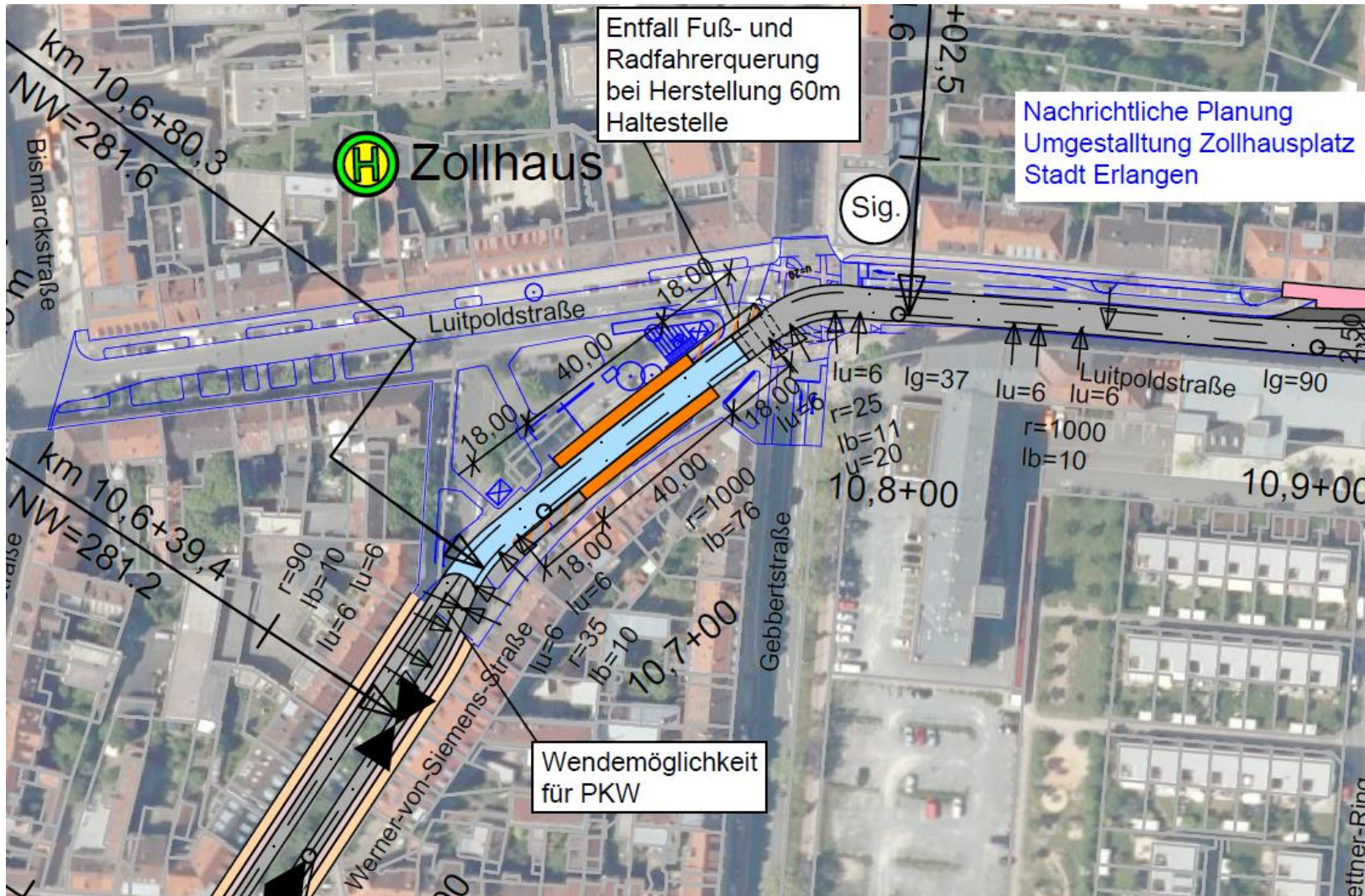
Stand: 2. Korrekturlauf

# Langemarckplatz – Abzweig & Haltestelle



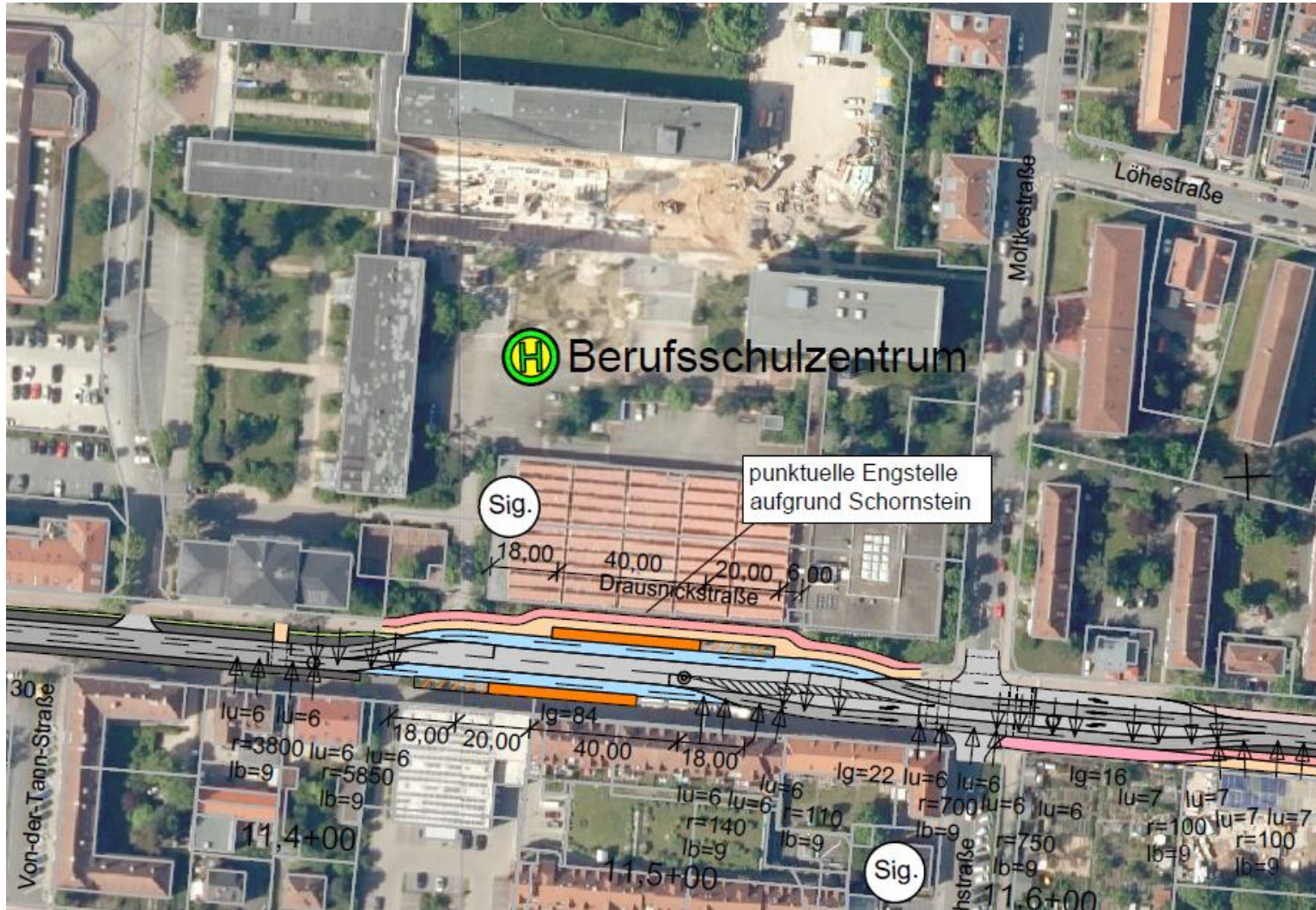


# Zollhausplatz – Klimaplatz mit Haltestelle



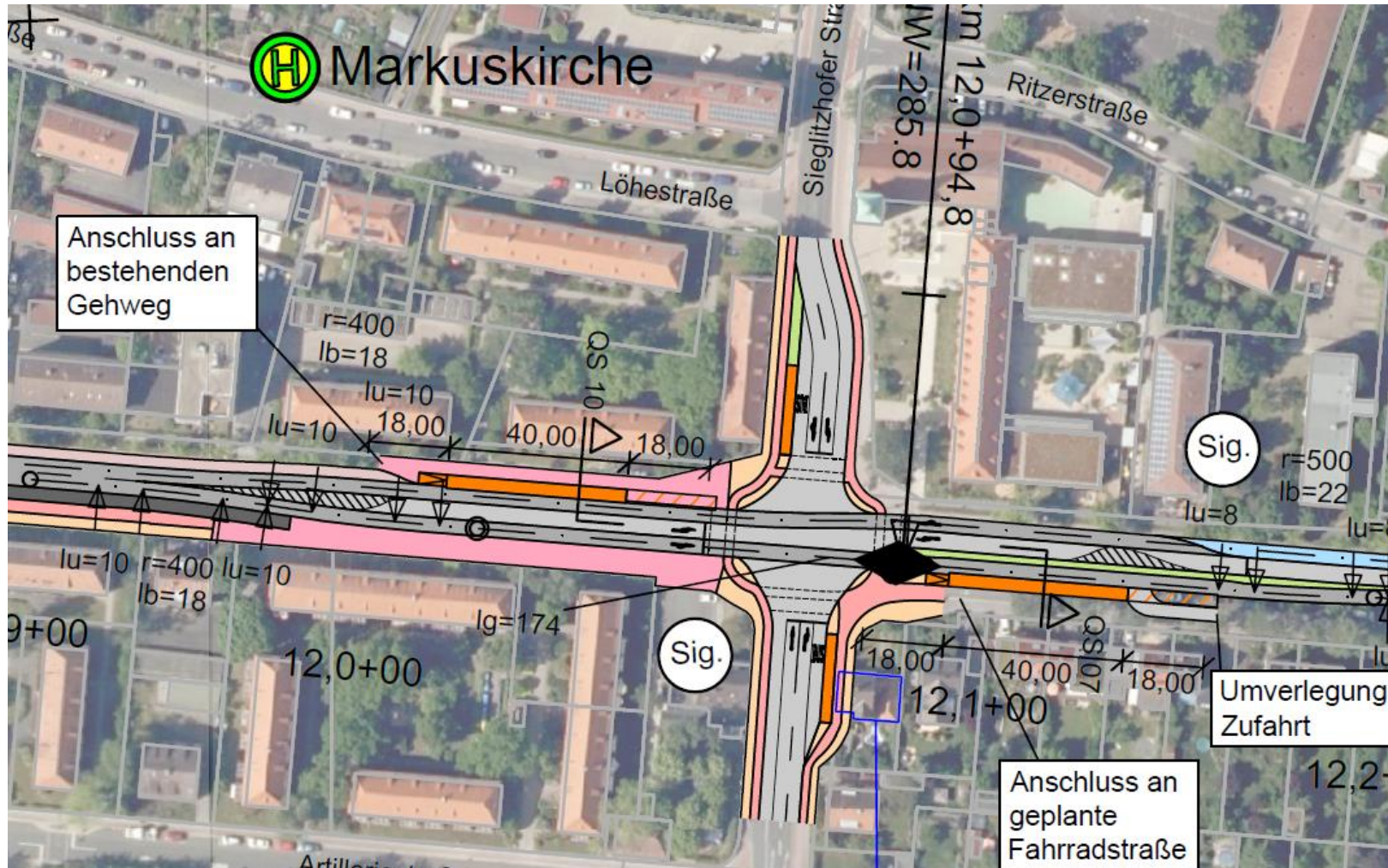
- Umbau des Platzes  
aktuelles Projekt der  
Stadt
- Abstimmung mit ZV
- Halstellenausbau für  
60 m-Züge nicht ohne  
Komplikationen
- 40 m-Züge  
unproblematisch, z.B.  
heutige GT8N und  
Avenio
- Nördliche W.-v.-S.-Str.  
straßenbündiger  
Bahnkörper mit  
beschränkter Pkw-  
Nutzung ähnlich heute

# Haltestelle Berufsschulzentrum



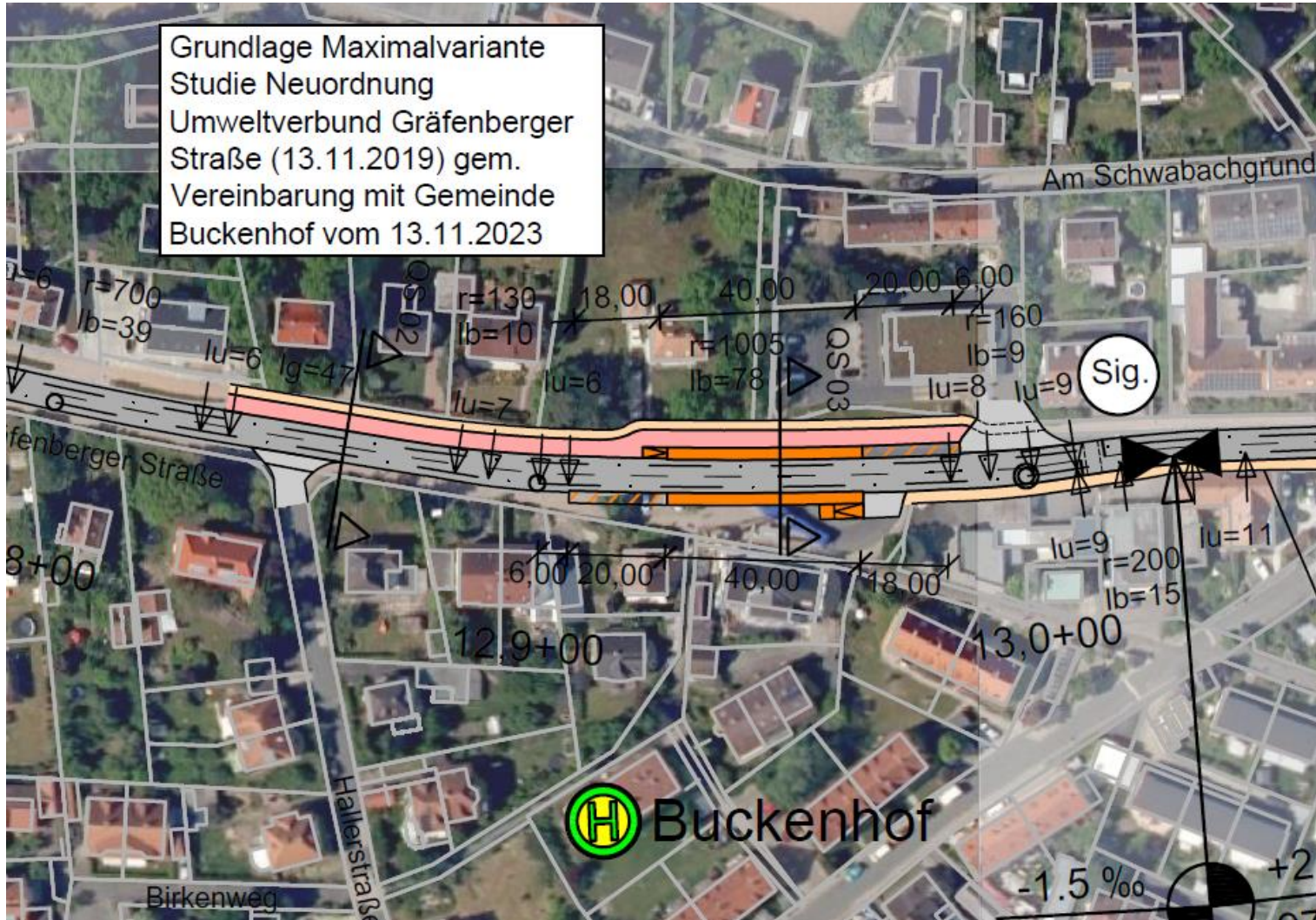
- Haltestelle am Straßenrand, Autoverkehr in der Mitte
- Gebäude des Berufsschulzentrums werden z.T. neu gebaut

# Haltestelle Markuskirche



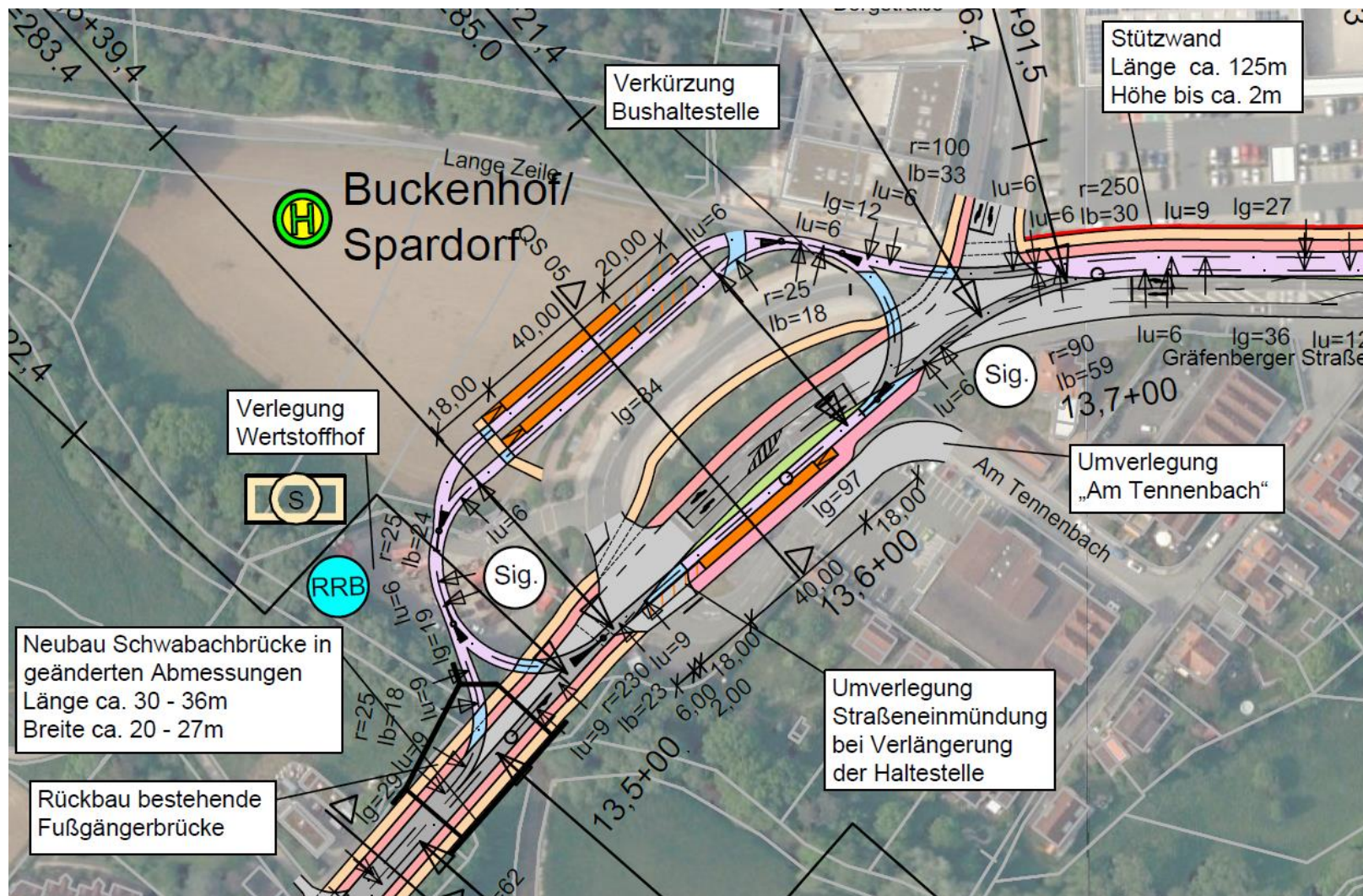
- Zentrale Umsteigehaltestelle für den Osten der Stadt mit Busanschlüssen Ri. Sieglitzhof, Siemens-Campus & Röthelheimpark

# Haltestelle Buckenhof



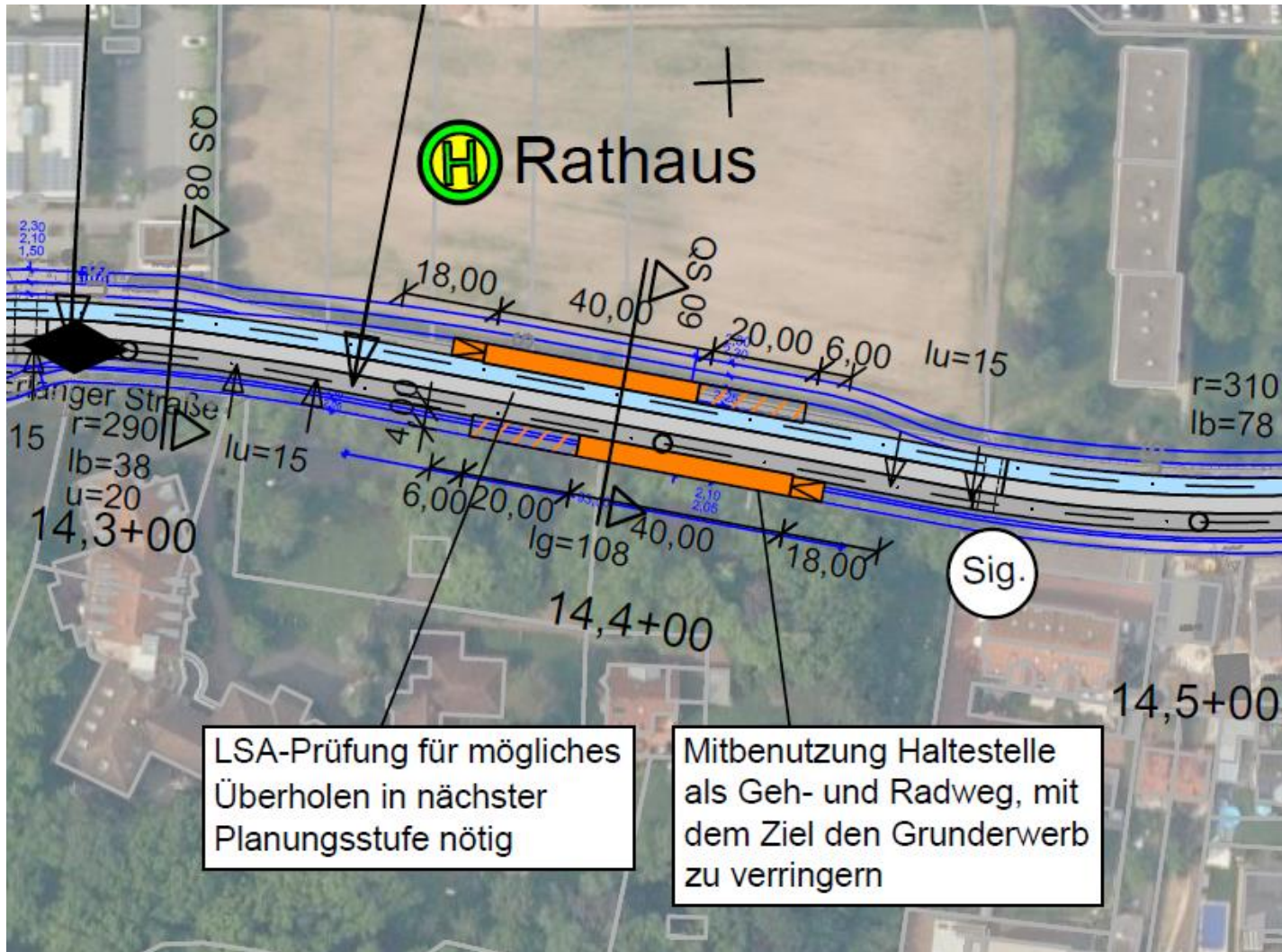
- Lage im straßenbündigen Bahnkörper
- Zweirichtungsradweg auf der Nordseite gemäß Studie “Neuordnung Umweltverbund Gräfenberger Straße” der Gemeinde Buckenhof
- Entfall der Buswendeschleife

# Haltestelle und Wendeschleife Buckenhof / Spardorf (Busbahnhof)



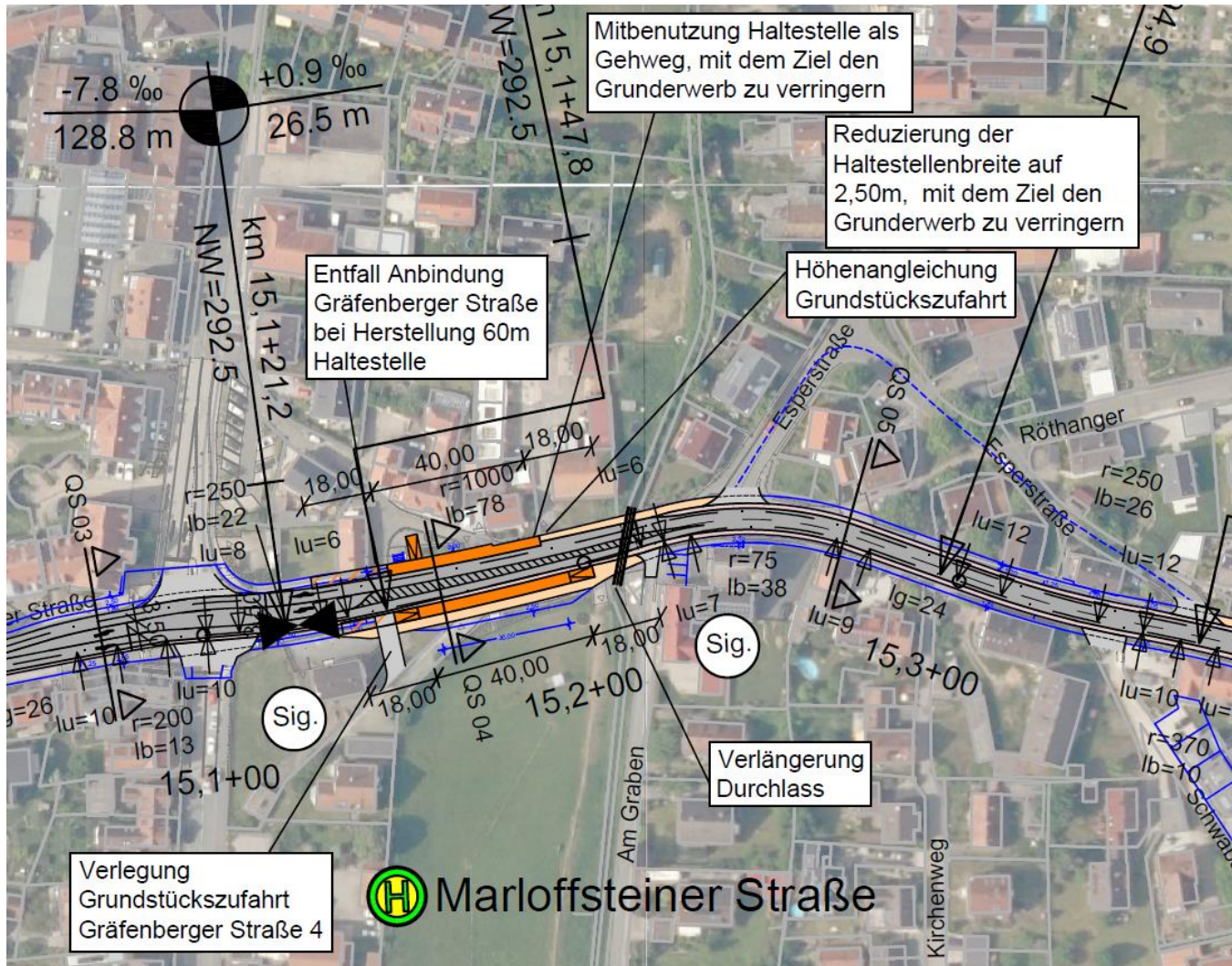
- Wendeschleife für beide Richtungen der StUB
- Hinterstellgleis mit Bahnsteig für planmäßig startende und endende Zugfahrten
- Verknüpfung mit den nachgeordneten Linienbussen
- Haltestelle auf besonderem Bahnkörper
- Verkehrsabhängige Steuerung der LSA

# Haltestelle Uttenreuth Rathaus



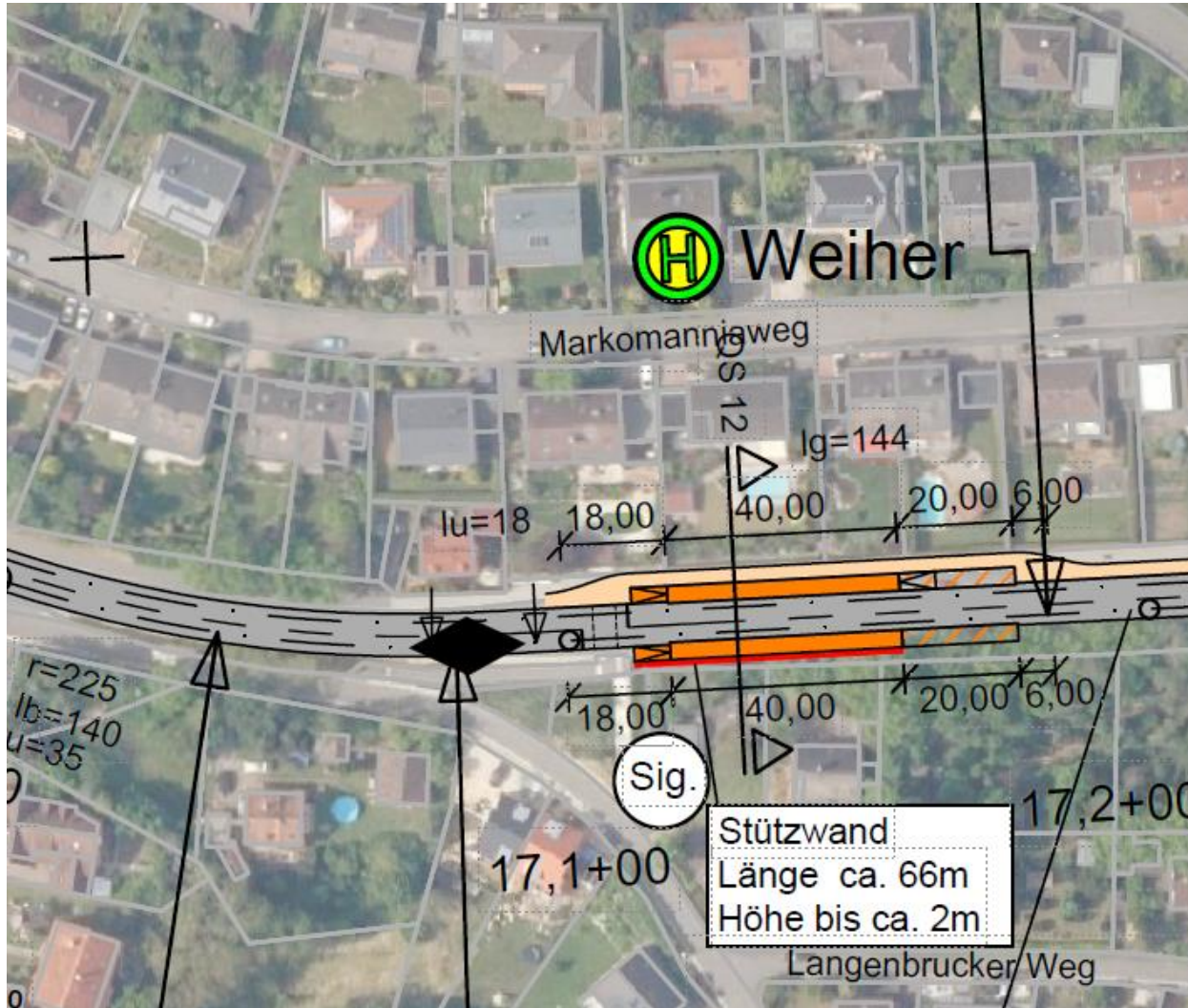
- Nutzung des heute vorhandenen Busstreifens für einen besonderen Bahnkörper
- Kein Eingriff in den Baumbestand südlich der Erlanger Straße
- Übernahme der in Realisierung befindlichen Erneuerung der Ortsdurchfahrt als Planungsgrundlage

# Haltestelle Uttenreuth, Marloffsteiner Straße



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

# Haltestelle Weiher

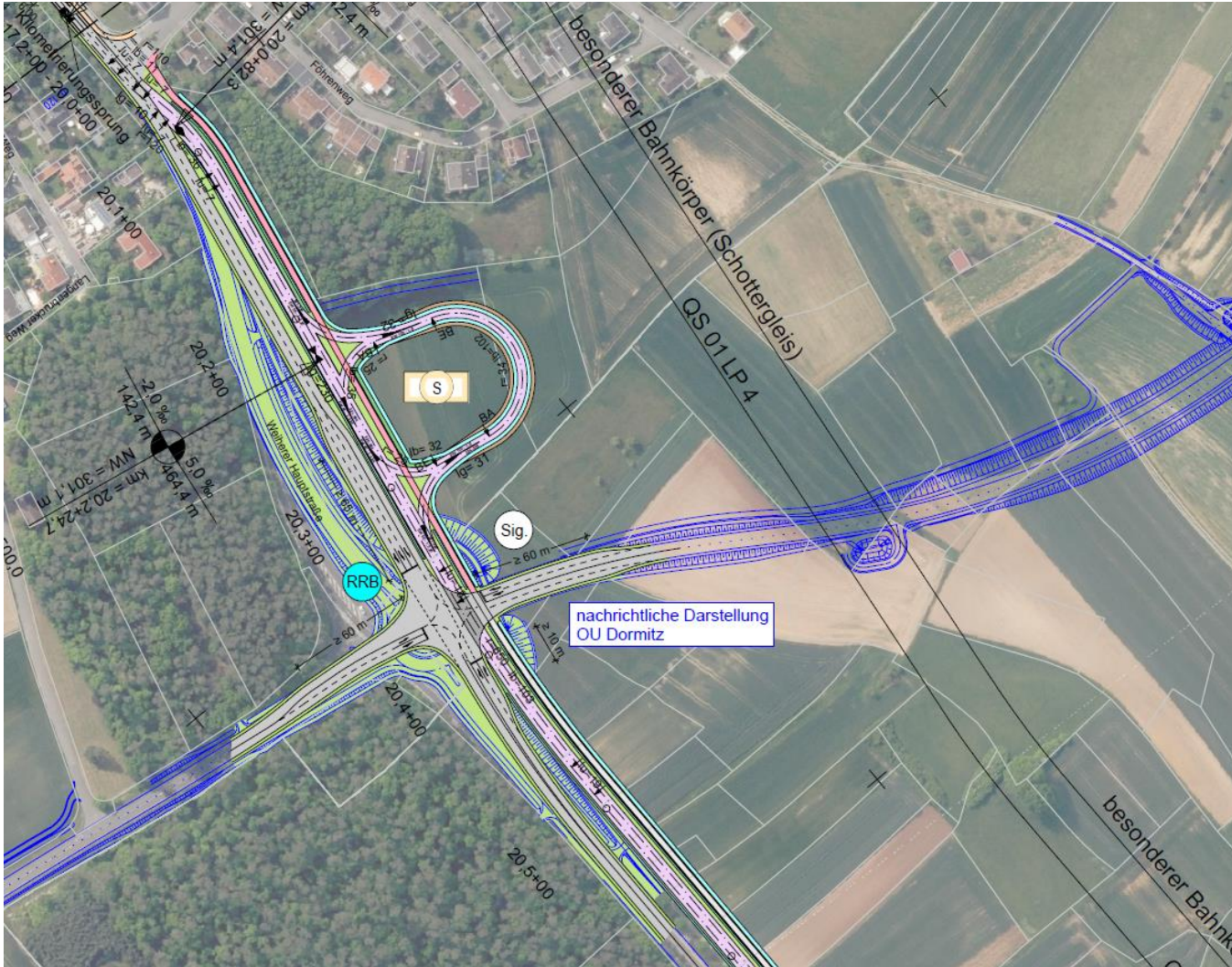
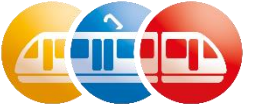


- Lage der Haltestelle im östlichen Ortsgebiet
- Straßenbündige Lage mit gesonderter Quermöglichkeit
- Lage am westlichen Ortseingang wurde ebenfalls geprüft => Umsetzbare Lösung mit
  - Höheren Kosten
  - Kleinerem Einzugsbereich



# 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:

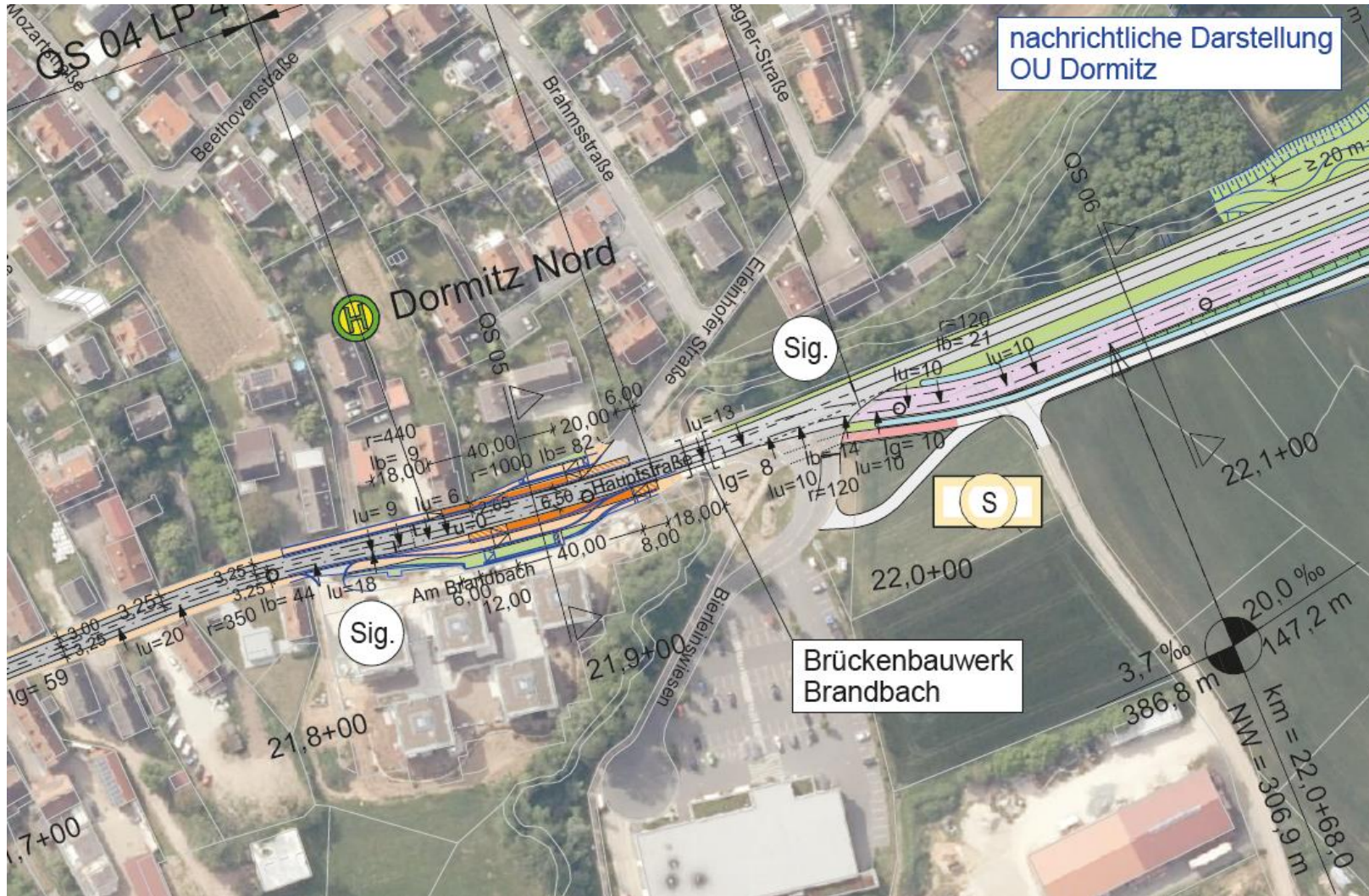
- Gerade (R mind. 1000 m)
  - Barrierefreiheit Bahnsteig
  - Bahnsteiglänge mind. 40 m
  - Keine Zufahrten im barrierefreien Bahnsteigbereich
  - Keine Kreuzungsbereiche beeinträchtigt
- 
- Keine Haltestelle gem. Planungsvorgaben in Ortsmitte umsetzbar
  - Zwei Haltestellen (Dormitz Nord / Dormitz Süd)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

# Haltestelle Dormitz Süd



- Übergang in straßenbündigen Bahnkörper
- Signalisierung des Knotenpunkts in Kombination mit der Haltestelle
- Versetzte Haltestelle je Fahrtrichtung

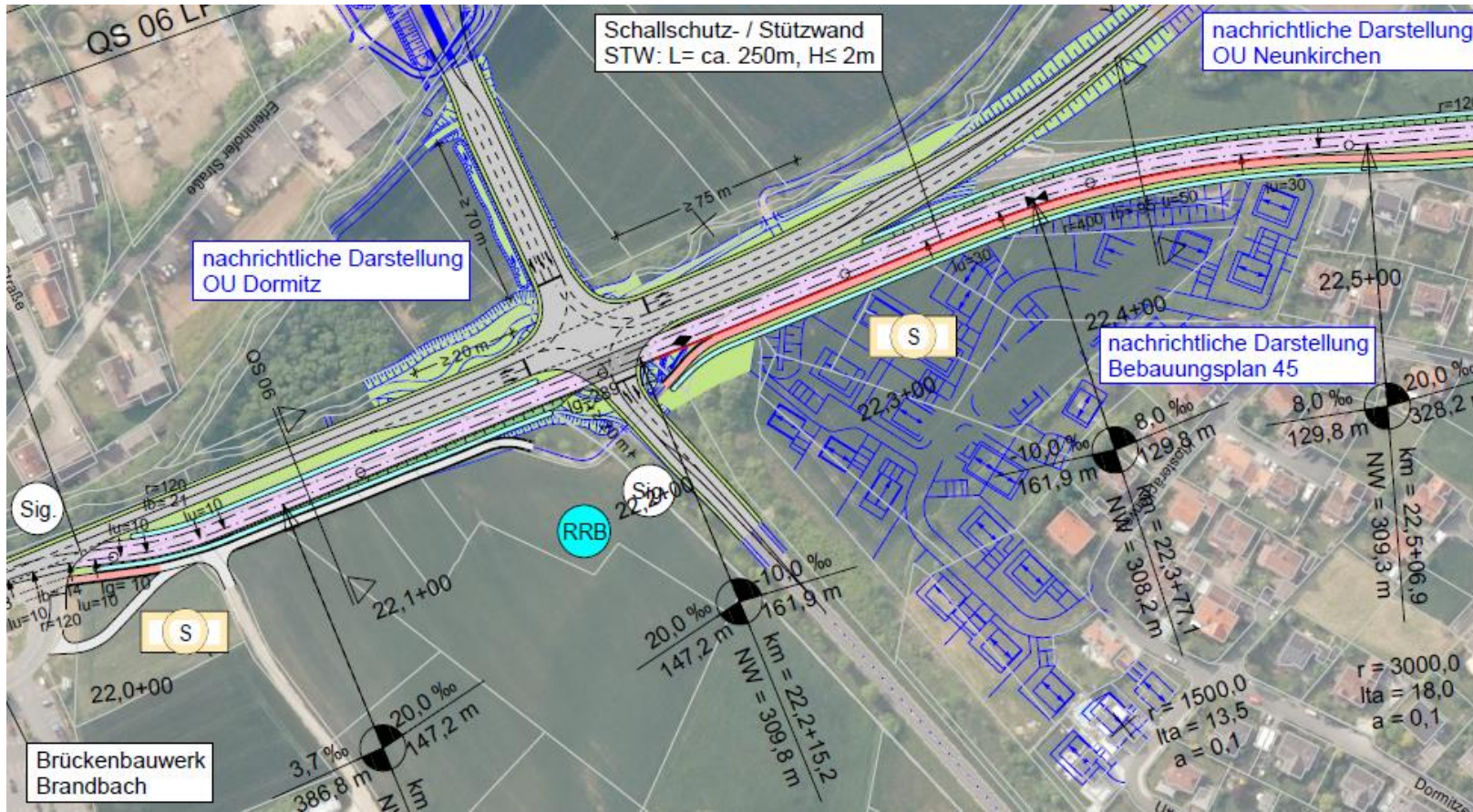
# Haltestelle Dormitz Nord



- Berücksichtigung der Grundstückszufahrten
- Brückenbauwerk Brandbach
- Übergang in besonderen Bahnkörper

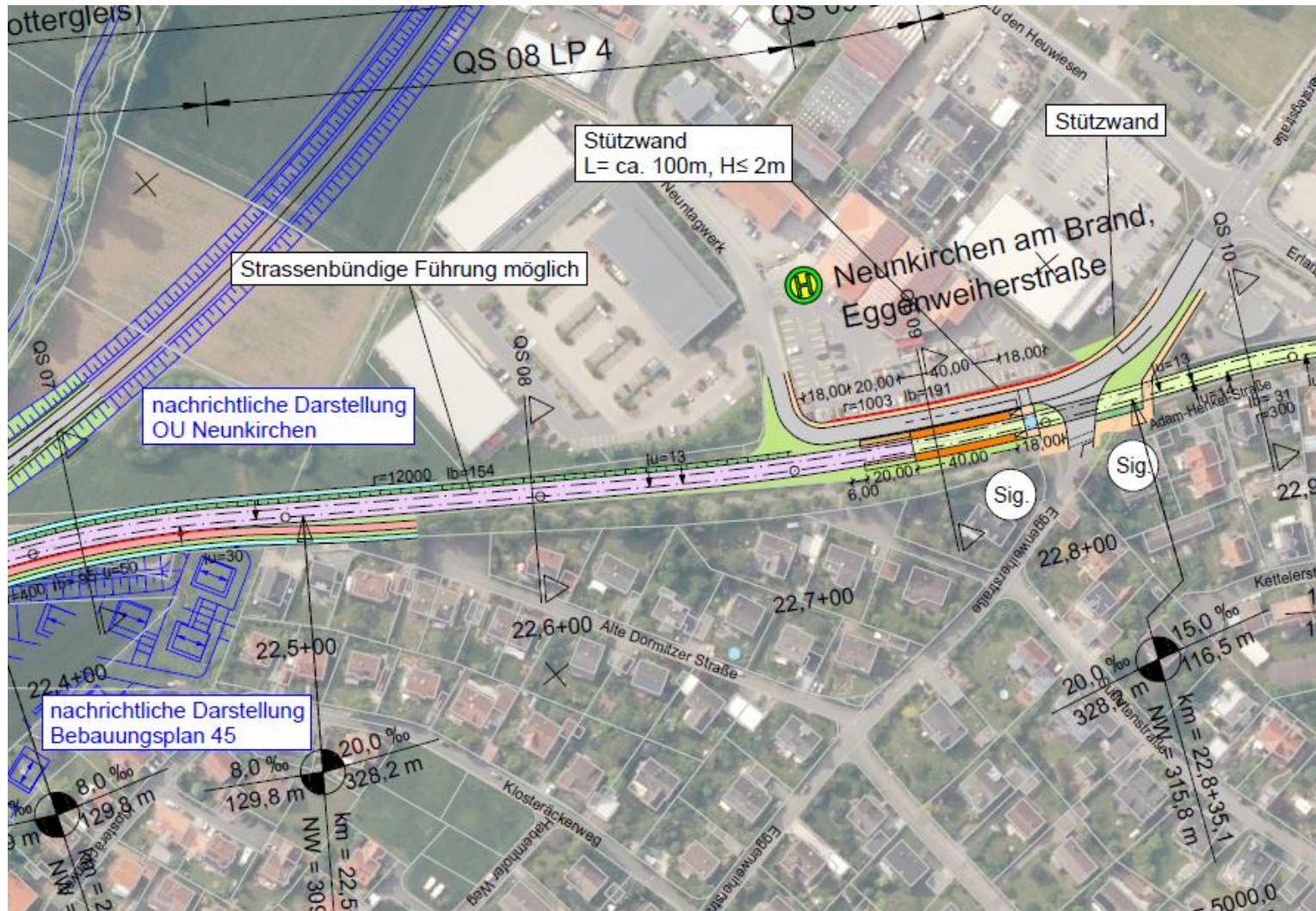
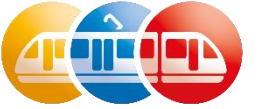
# Knotenpunkt Ortsumfahrung Dormitz Nord

## „sechsamiger Knotenpunkt“



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

# Haltestelle Eggenweiherstraße



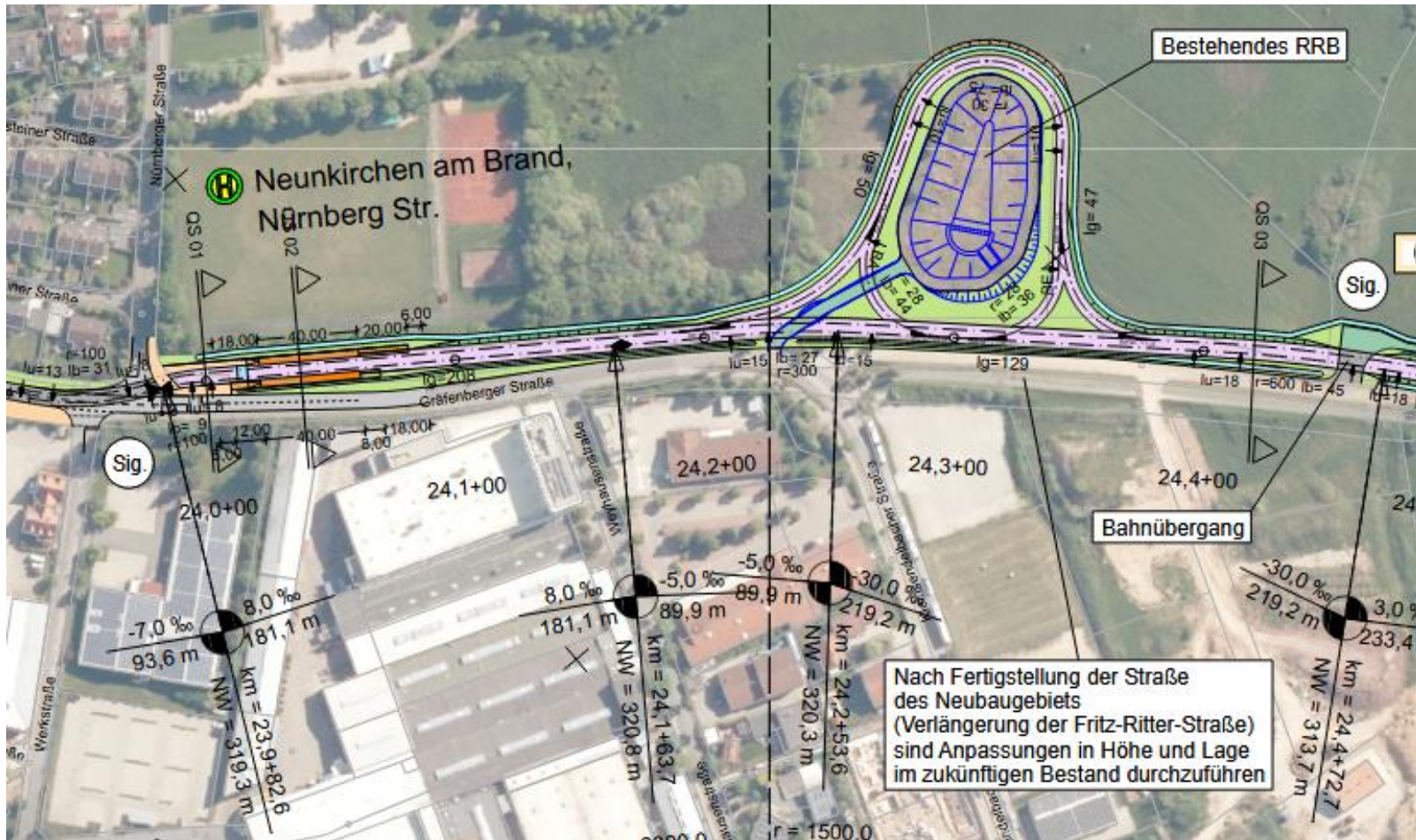
- OU Neunkirchen
- Unabhängiger Bahnkörper in Erlanger Straße
- Straßenbündig möglich, falls OU nicht in der Form kommt
- Verlegen Erlanger Str. nordwestlich der Haltestelle Eggenweiherstraße

# Haltestelle Neunkirchen – Busbahnhof



- Zentrale Haltestellenlage
- Verknüpfungspunkt StUB – Bus

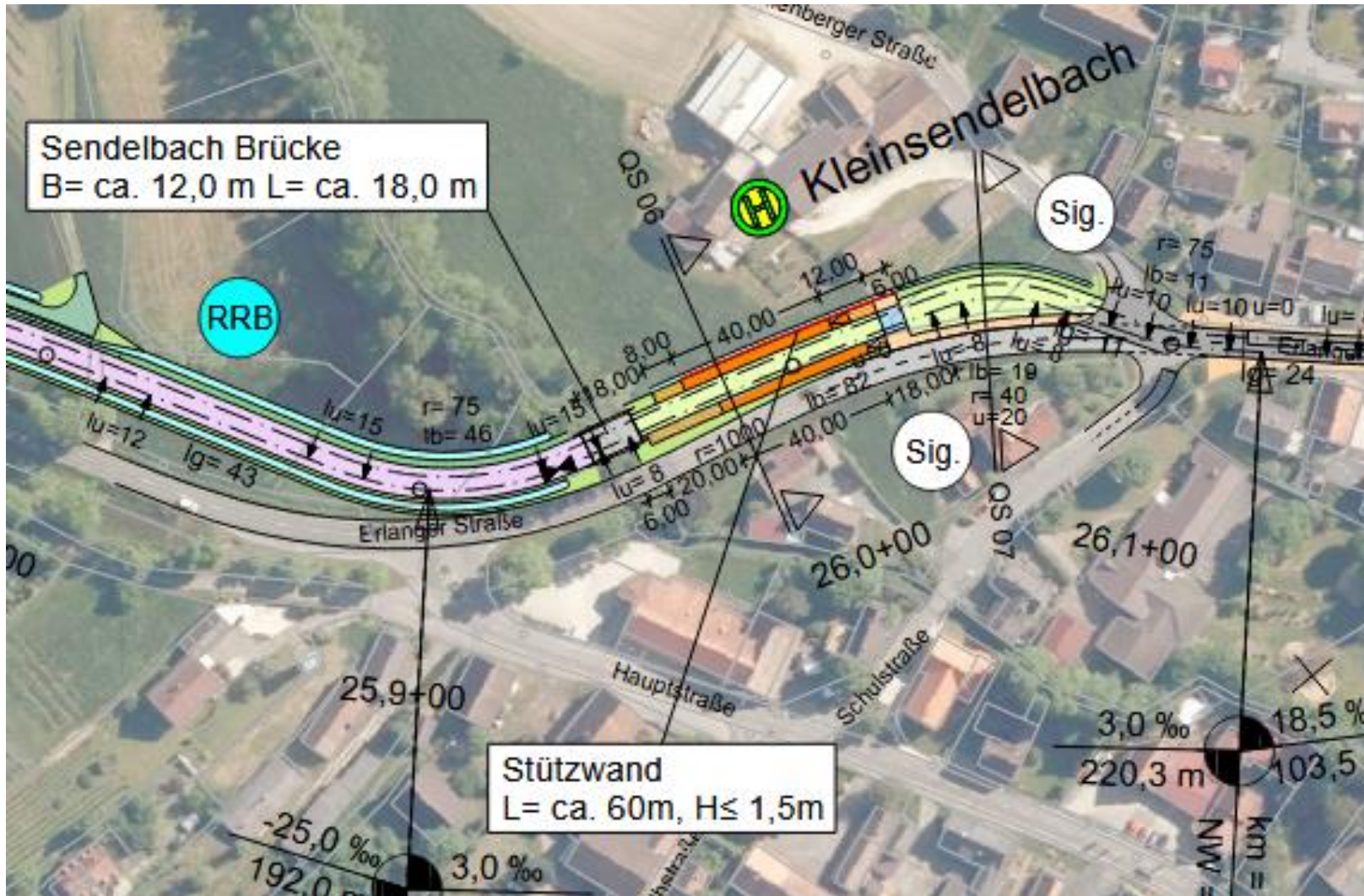
# Haltestelle Neunkirchen - Nürnberger Straße



- Anbindung Schul- und Sportzentrum sowie Gewerbegebiet (NAF)
- Besonderer Bahnkörper → kein Querungsbedarf für Schüler\*innen

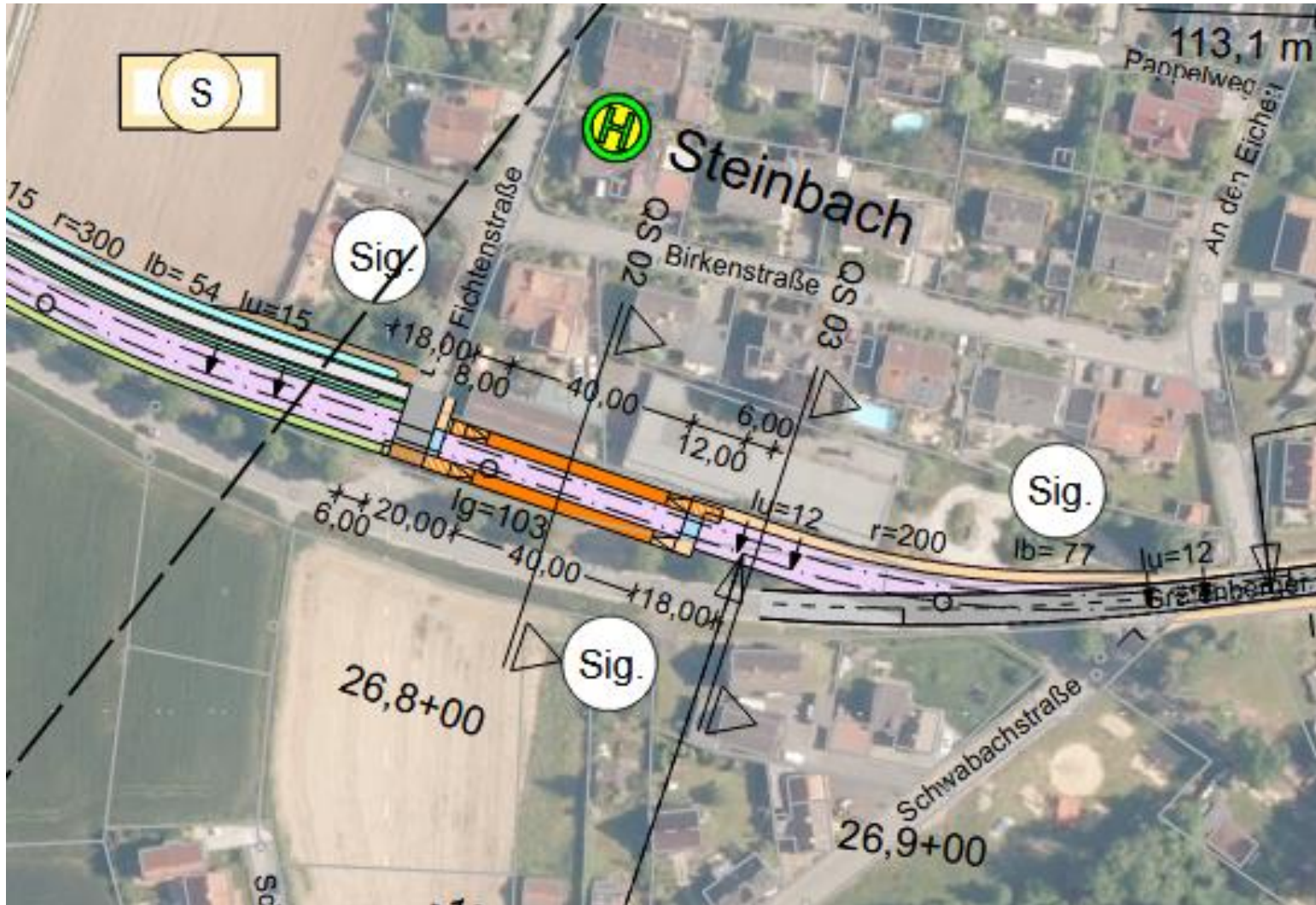


# Haltestelle Kleinsendelbach



- 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



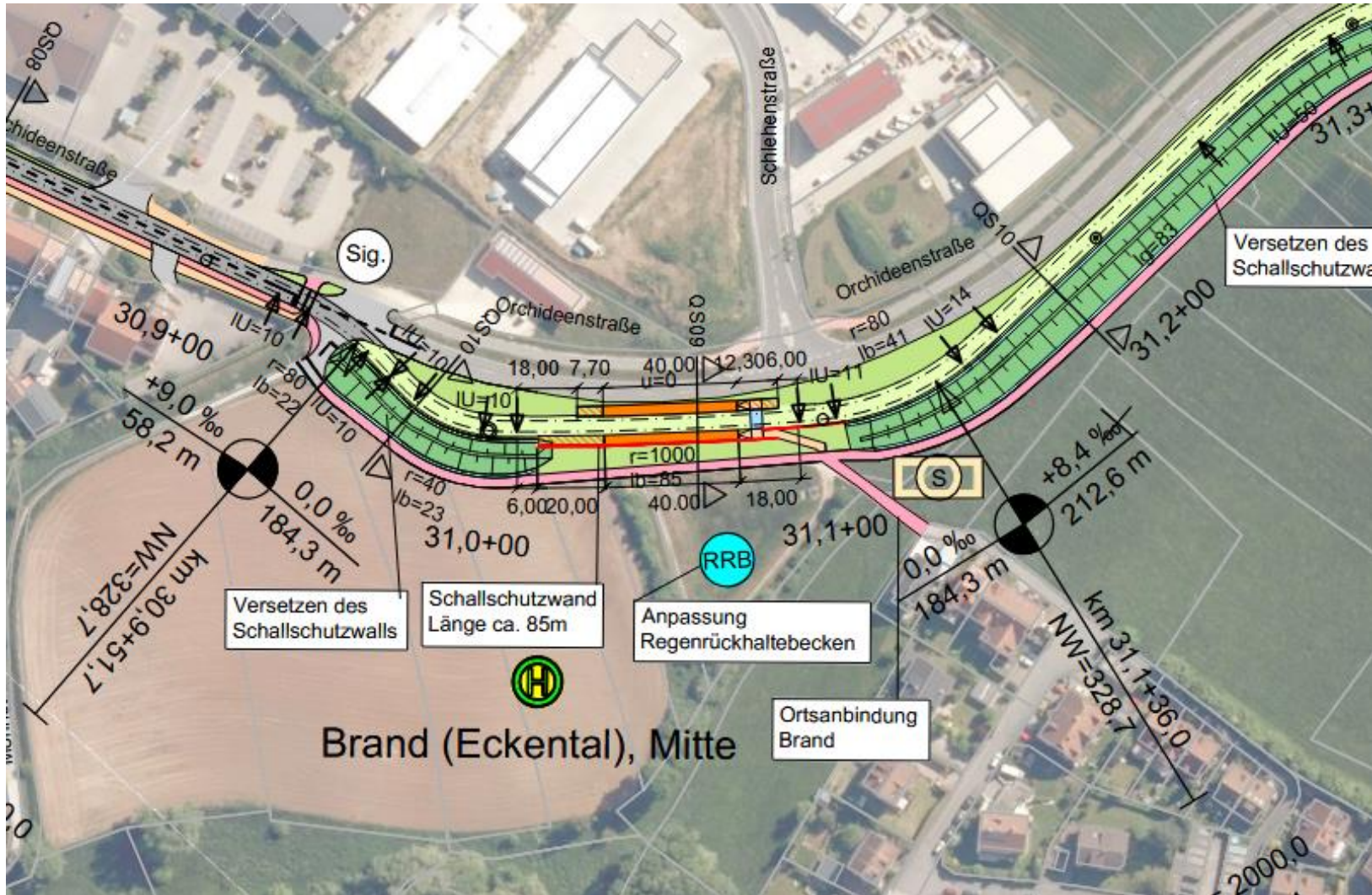
- Streckenführung zwischen Abzweig Staatsstraße und Bahnhof Eschenau im Rahmen einer Variantenuntersuchung geklärt
- Brander Hauptstr. – Orchideenstraße – parallel zur B 2 – von Norden an den Bahnhof heran

# Haltestelle Brand, Angersiedlung



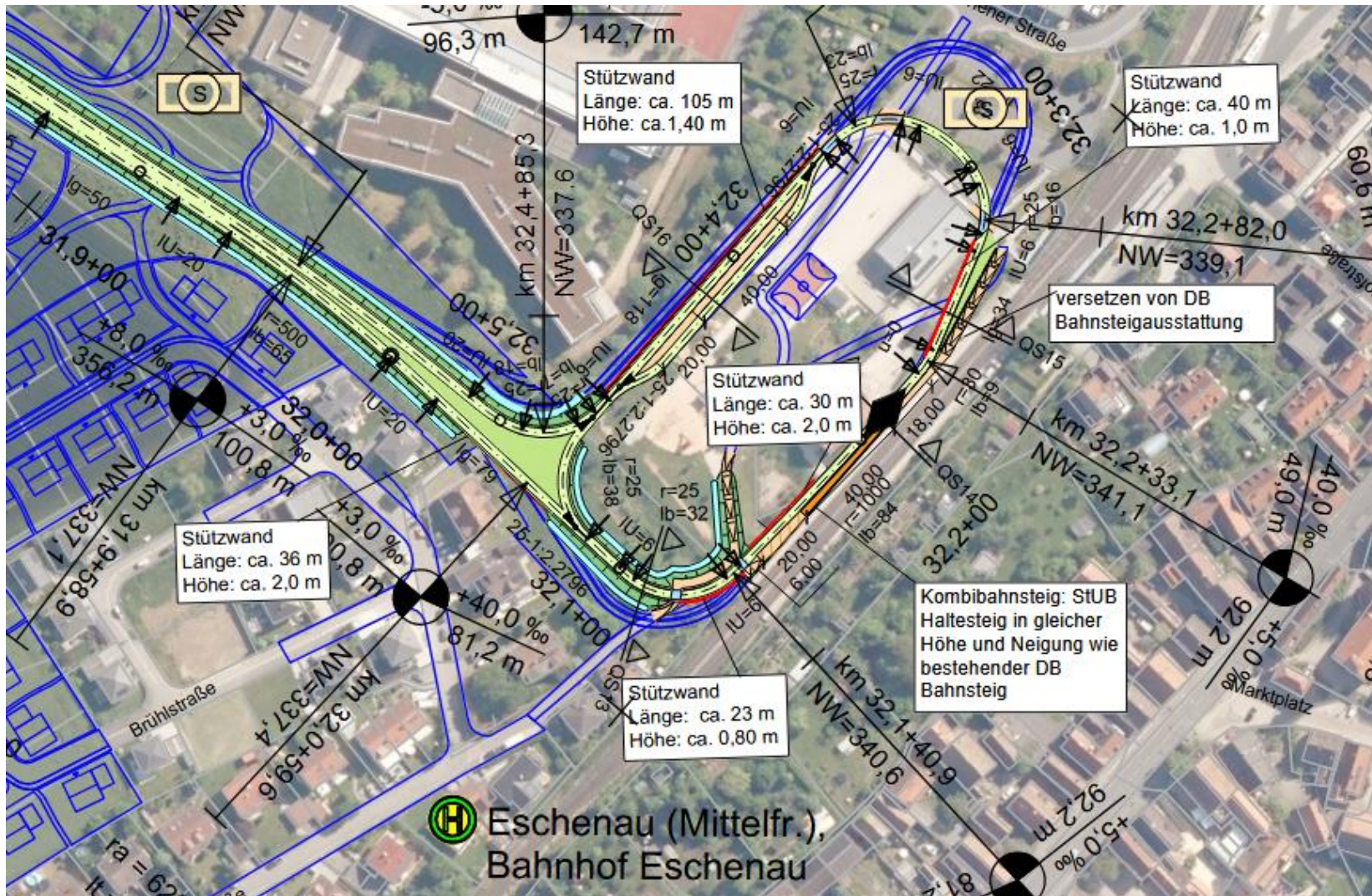
- Lage im Besonderen Bahnkörper
- Erschließung des Brander Gewerbegebiets
- Signalisierung des Knotenpunkts in Kombination mit der Haltestelle
- Übergang in straßenbündigen Bahnkörper

# Haltestelle Brand, Mitte



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

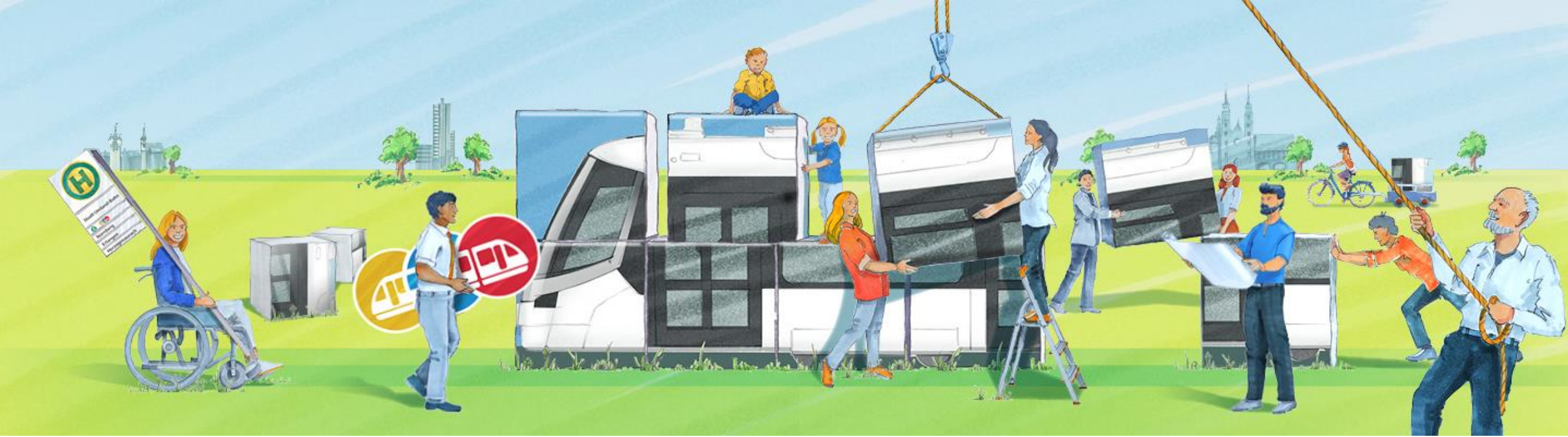


## L-Netz:

- 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!**