

Forum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB)

Lokalforum Büchenbach am 06.06.2018

Datum: 06.06.2018
Ort: Erlangen - Büchenbach
Zeit: 17:00 – 20:00 Uhr
Moderation: team ewen, Darmstadt

Inhalt

1. Treffpunkt Rudeltplatz / Bushaltestelle Mönaustraße.....	2
2. Station 1: Ecke Joseph-Will-Straße	3
3. Station 2: Kreisverkehr Donato-Polli-Straße	3
4. Station 3: Büchenbacher Anlage	4
5. Station 4: Odenwaldallee.....	5
6. Station 5: Am Europakanal.....	5
Impressionen	7

1. Treffpunkt Rudeltplatz / Bushaltestelle Mönaustraße

Um 17:00 Uhr wird das Lokalforum durch den Moderator Christoph Ewen eröffnet. Oberbürgermeister Florian Janik begrüßt die Teilnehmer und bedankt sich für das rege Interesse sowie die zahlreichen Teilnehmer. Er würdigt die im Online-Dialog und in vorangegangenen Foren eingebrachten Vorschläge und fordert die Bürger zur konstruktiven Mitwirkung bzw. Fragestellung auf, um für das Projekt Stadt-Umland-Bahn eine für alle Beteiligten optimierte Trasse zu finden.

Bürger, die sich wegen einer möglichen Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme am Treffpunkt eingefunden haben, weist Herr Dr. Ewen darauf hin, dass die Stadt-Umland-Bahn als Thema im Fokus der Veranstaltung stehen soll.

Die inhaltliche Einführung erfolgt durch Herrn Große-Verspohl, Geschäftsleiter des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn.

- Die Bürger erhalten einen Handzettel mit Darstellung der Vorschlagstrasse entlang des Adenauerrings und allen weiteren Trassenanschlägen aus Flächennutzungsplan, Online-Dialog und weiteren Planungen
- Die Prüfung und Bewertung der eingereichten Trassenvarianten ist derzeit in Arbeit, Ergebnisse sollen bis Mitte Juli vorliegen
- Der Hinweis zur Berücksichtigung eines P+R-Parkplatzes an der Autobahn wurde bereits durch die StUB bei der Bayerischen Staatsregierung vorgelegt

An den im Handzettel angegebenen Standorten wird der Dialog zwischen Planern und Bürgern geführt. Entlang des Laufwegs stehen die Projektbeteiligten für Fragen der Bürger zur Verfügung.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Wie ist der Platzbedarf der StUB und sind dadurch die Schallschutzwälle beidseitig des Adenauerrings betroffen bzw. würden entfallen? Für die StUB-Trasse werden ca. 7 Meter benötigt. Der Wall muss voraussichtlich – vergleichbar mit der Situation in Nürnberg an der Erlanger Straße / Cuxhavener Straße – straßenseitig angegraben und angepasst werden.

Wie groß ist der Platzbedarf für Haltestellen? Straßenbahnhaltestellen sind vergleichbar mit Bushaltestellen. Je nach Ausstattung z.B. mit Wartehallen beträgt die Breite ca. 3 Meter. Die Länge beträgt voraussichtlich 40 Meter.

Wem werden die Grundstücke der künftigen Trasse gehören? Die Trassenbereiche sind entweder im Eigentum der Stadt oder werden vom Zweckverband erworben.

Welche Alternativen zur Vorschlagstrasse sind realisierbar? Diese Prüfung erfolgt in den kommenden Monaten.

Die Variante Rudeltplatz ist ungünstig, laut Bürgervorschlag ist die Führung entlang des Adenauerrings besser. Der Vorschlag wird in die weitere Prüfung aufgenommen. Die geplante Bushaltestelle an der Lindnerstraße ist dabei zu berücksichtigen.

Die StUB-Führung außerhalb des Wohngebietes ist weg von den Bewohnern, sie sollte innen langführen. Genau in dieser Frage gilt es abzuwägen zwischen einer nahen Erschließung und attraktiven, weil schnellen Fahrzeiten der Straßenbahn. Entlang der weiteren Stationen des Lokalforums wird diese Fragestellung deutlich werden.

Heute besteht eine gute Anbindung mit Bus nach Erlangen. Wie ändert sich der Bus durch die StUB? Es wird ein ergänzendes Busnetz geben, das sowohl als Zubringer fungiert, als auch Direktfahrten ermöglicht. Die genaue Festlegung ist v.a. abhängig von der Frage der Realisierung einer neuen Regnitzquerung.

2. Station 1: Ecke Joseph-Will-Straße

Bis zu diesem Punkt sind die Teilnehmer des Trassenforums der Vorschlagstrasse entlang des Adenauerrings gefolgt.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Fährt die StUB auf der Straße oder nebenan? Neben dem Adenauerring ist genug Platz für einen eigenen Gleiskörper. Die Trassenführung mit eigenem, von der Straßenfahrbahn getrennten, Gleisbereich ist derzeit Voraussetzung für die Förderfähigkeit.

Ist die StUBTrasse eingleisig oder zweigleisig? Straßenbahnen sind grundsätzlich zweigleisig zu bauen.

Wie ist der Schallschutz bei Straßenbahnen? Die StUB soll nicht zwischen Schallschutzwänden wie die S-Bahn in Erlangen geführt werden. Eine Straßenbahn ist bauartbedingt sehr leise und nicht mit einer Bahnstrecke vergleichbar. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind z.B. eine elastische Lagerung der Schienen oder Schmieranlagen für die Radreifen.

In welchem Takt wird die StUB fahren? Bis Büchenbach ist tagsüber ein 10-Minuten-Takt vorgesehen.

Fragen zu Aurachtalbahnrtrasse und Anbindung des Siemenscampus betreffen nicht direkt den Bereich Büchenbach. Diese sind jedoch in den vorliegenden Varianten enthalten und werden ebenfalls bewertet. Seitens der Deutschen Bahn liegt die Mitteilung vor, dass die StUB nicht in ihr Netz eingebunden werden kann.

3. Station 2: Wendekreis Donato-Polli-Straße

Die Station liegt an der sogenannten BI-Variante durch Odenwaldallee, Büchenbacher Anlage und Donato-Polli-Straße. 2012 konnte die BI-Variante nur einen Nutzen-Kosten-Indikator von 0,77 erreichen und wurde daher als nicht förderfähig bewertet.

Abweichend vom 2012 untersuchten Vorschlag, einen Ast der StUB durch Büchenbach zu führen und in Büchenbach-West enden zu lassen, ist aktuell die Weiterführung dieser Strecke nach Herzogenaurach in der Diskussion. Hierbei würden auch die Herzogenauracher Fahrgäste den Streckenabschnitt durch Büchenbach nutzen.

Der Streckenabschnitt zwischen Odenwaldallee und Donato-Polli-Straße müsste als eingleisige Strecke ausgeführt werden.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Wenn hier die StUB kommt, fallen da die Parkplätze auf einer oder beiden Seiten weg? Es gibt verschiedene Ideen zur Querschnittsaufteilung. Wenn die Gleise außerhalb der Straße liegen sollen, müssen Parkplätze entfallen.

Welche Geschwindigkeit wird die StUB hier fahren? Die Straßenbahn ist im Straßenraum ebenso wie der Autoverkehr an die zulässige Geschwindigkeit gebunden; sie kann also in der Donato-Polli-Straße hinsichtlich der zulässigen Geschwindigkeit und der Enge der Straße voraussichtlich maximal 30 km/h fahren. In engen Bereichen und Mischflächen mit Fußgängerverkehr muss die Geschwindigkeit weiter reduziert werden. Dadurch ergibt sich eine Verlängerung der Fahrzeit.

Einige Büchenbacher Bürger sind gegen die Führung in dieser Trasse, da hier Kindergärten und Arztpraxen sind. Diese Bürger würden auch zu einer entfernteren Haltestelle gehen.

Kann die Trasse in diesem Abschnitt eingleisig gebaut werden, um die Eingriffe zu reduzieren? In der Büchenbacher Anlage wäre sowieso ein eingleisiger Abschnitt erforderlich. Da sich in eingleisigen Abschnitten keine Züge begegnen können – sowohl planmäßig als auch bei Verspätungen – müssen für einen stabilen und pünktlichen Betrieb eingleisige Abschnitte aber auf ein absolutes Minimum begrenzt werden.

Zurzeit kann kein Bus durch den Grünbereich östlich der Donato-Polli-Straße. Werden durch die StUB vorhandene Buslinien wegfallen? Ja, das Busnetz wird in jedem Fall angepasst. Alle Bereiche von Büchenbach müssen aber weiterhin mit Bus oder Straßenbahn erschlossen bleiben.

Kann die zweigleisige Strecke in aufgespaltener Führung diesen Bereich umfahren um so schnell fahren zu können? Diese Frage wird als Thema in die Variantenuntersuchung aufgenommen.

4. Station 3: Büchenbacher Anlage

Der baulichen Machbarkeit durch die Büchenbacher Anlage (Problemstelle Gemeindehaus, nur 1-gleisig) steht das große Potential von Mitfahrern in diesem Bereich gegenüber. Ebenso besteht ein Konflikt zwischen der geringeren Verkehrsgeschwindigkeit der StUB und der angestrebten kurzen Fahrzeit für Pendler.

In Büchenbach ist heute ein funktionierendes Wohnumfeld vorhanden, das durch die StUB besser erschlossen werden kann. Die Abwägung wird im Kontext des Gesamtprojektes erfolgen.

Die Vertreter des Zweckverbandes erläutern, dass die Varianten technisch bewertet und Hauptvarianten dann mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ermittelt werden. Eine Förderung ist Voraussetzung für die Realisierung, da die beteiligten Städte die Finanzierung allein nicht sicherstellen können. Als Grundlage werden die aktuellen Zahlen des Stadtentwicklungskonzepts entsprechend Beschlusslage aktualisiert und für die NKU verwendet.

Im Rahmen der Stadtentwicklung bildet die StUB das Rückgrat des ÖPNV und wird mit einem Zubringerkonzept ergänzt.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Der Fußweg ist wegen der Erreichbarkeit der Kindergärten und der übrigen Bebauung notwendig, deshalb ist eine eingleisige Trassenführung zu prüfen.

Mehrere Bürger sehen die Trasse der StUB in diesem Bereich kritisch

Kann der Bereich untertunnelt werden? Der enge Spielraum der Nutzen-Kosten-Untersuchung wird voraussichtlich die erheblichen Mehrkosten einer Tunnellösung nicht erlauben. Auch für eine Untertunnelung sind umfangreiche Ein- und Ausfahrtsrampen erforderlich.

5. Station 4: Odenwaldallee

Die nächste Station der Trassenbegehung wurde an der Kreuzung der Odenwaldallee und Steigerwaldallee gewählt.

Hier liegen Vorschlagstrasse (Adenauerring) und Alternative durch die Büchenbacher Anlage in Sichtweite beieinander.

Für die Variantenuntersuchungen westlich (bis Büchenbach-West) und östlich (Regnitzquerung) sind getrennte Entscheidungen möglich.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Der Bus 293 macht eine Schleife durch den Stadtteil „In der Reuth“. Kann das auch mit der StUB erfolgen? Auch wenn die Schleife theoretisch möglich ist, stehen hier bauliche und betriebliche Mehraufwände in keinem angemessenen Verhältnis zur zusätzlichen Erschließungswirkung.

Wie erfolgt die Anbindung bei Fußweg > 500 m? Es wird sowohl ein ergänzendes Busnetz als auch Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen geben.

Die Haltestelle für die Bewohner In der Reuth soll am Adenauerring sein, nicht im Bereich der Odenwaldallee.

6. Station 5: Steigerwaldallee / Am Europakanal

Die letzte Station ermöglicht einen Blick auf die Hochhäuser Am Europakanal. Die Variante Büchenbacher Damm – Am Europakanal – Steigerwaldallee hat ihr Potential auch durch die Einwohner in diesem Bereich.

Eine Variante der StUB entlang der Hochhäuser, dann an der Mönaschule vorbei in die Büchenbacher Anlage kann weitere Wohngebiete direkt anschließen.

Eine neue Brücke über den Kanal wurde im Bürgerdialog vorgeschlagen und wird geprüft. Damit wären größere Freiheiten bei der Trassenwahl verbunden.

Fragen/Hinweise der Bürger:

Kann die Trasse über eine Kosbacher Brücke das Potential der Hochhäuser durch einen Buszubringer anbinden? Im ergänzenden Busnetz sind entsprechende Buslinien vorgesehen. Die Detailplanungen dafür stehen noch aus.

Ist die Bücke für die StUB auch für Fahrräder vorgesehen bzw. nutzbar? Ja, eine Nutzung auch für Fahrräder ist geplant, ebenso für Linienbusse. Für den Autoverkehr ist keine Nutzung vorgesehen und aus förderrechtlichen Gründen auch ausgeschlossen.

Der Oberbürgermeister bedankt sich bei den Bürgern für das Interesse. Er hebt hervor, dass die Trassenbegehung die Trassenvarianten besser verständlich gemacht hat. Die zahlreichen Hinweise und Fragen der Bürger zu den Trassenvorschlägen werden aufgenommen und berücksichtigt.

Die Planung dauert voraussichtlich bis 2023.

Das nächste Trassenforum findet am 13.07.2018 im Redoutensaal Erlangen statt. Das nächste Lokalforum am 12.07.2018 im Nürnberger Stadtgebiet.

Ende November 2018 die Trassenvarianten vorliegen, die Teil des Raumordnungsverfahrens werden.

Zum Abschluss des Trassenforums lädt der Oberbürgermeister zur letzten Station in die Mönaschule ein und steht, wie auch das gesamte Projektteam, für Fragen und Gespräche zur Verfügung.

Impressionen

