

## **Forum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB) - Dokumentation des 3. Lokal-Forums in Erlangen**

Datum:	21.03.2018
Ort:	Erlangen Regnitzgrund
Zeit:	17.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

### Inhalt:

Treffpunkt:	Busbahnhof Großparkplatz.....	2
1. Station:	Brückenkopf Werner-von-Siemens-Straße .....	4
2. Station:	Regnitzgrund neben DJK-Sportplatz .....	6
3. Station:	Wegverzweigung nahe des Auwalds (An den Seelöchern) .....	8
4. Station:	Spielplatz östliches Ende Neumühlsteg.....	10
5. Station:	Vorplatz der Erlanger Stadtwerke (ESTW) .....	11
Anlage	Impressionen .....	12

## **Treffpunkt: Busbahnhof Großparkplatz**

Das Lokal-Forum zur Streckenführung über den Regnitzgrund begann am Busbahnhof des Erlanger Großparkplatzes. Dr. Florian Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, begrüßte die Teilnehmenden zur Fahrradexkursion in den Regnitzgrund bei sonnigem Wetter. Er gab einen Überblick über den aktuellen Planungsstand der Stadt-Umland-Bahn (StUB). Die Planungen würden nun in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens konkreter. Es ginge aktuell darum, die groben Linien der StUB festzulegen. Als Ausgangspunkt für die Diskussionen zur Trassenführung diene die Trassenvariante, die der Machbarkeitsstudie und dem Zuschussrahmenantrag im Jahr 2012 zugrunde lag. Bereits im Trassen-Forum am 7. Februar seien Hinweise und neue Vorschläge zur Trassenführung eingegangen. Auch über den Online-Dialog (siehe: <https://stadtumlandbahn.de/dialog/edialog/>) würden noch bis Ende des Monats März 2018 weitere Hinweise und Ideen gesammelt. Im Rahmen des Dialogs zur StUB und unterstützt durch qualifizierte Gutachterbüros würden optimierte Varianten der Ausgangstrasse und neue Trassenvarianten anschließend näher geprüft. Bei der aktuellen Befahrung stehe die Frage im Mittelpunkt, an welcher Stelle die StUB den sensiblen Regnitzgrund queren soll und was dabei zu beachten ist. Herr Dr. Janik begrüßte, dass zahlreiche Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen einbringen und dadurch die Planungen verbessern würden. Das sei auch ein Weg, um Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen und dieses für die Region bedeutsame Projekt möglichst schnell umzusetzen.

Der Moderator, Herr Dr. Ewen begrüßte die Teilnehmenden, die mehrheitlich aus Erlangen kamen. Unter den Teilnehmenden waren auch Mitglieder des Inneren und Äußeren Kreises des Dialog-Forums zur StUB. Herr Dr. Ewen stellte die Vertreter des Zweckverbandes, der Erlanger Stadtverwaltung und der Gutachterbüros vor, die die Befahrung fachlich begleiten: Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter des Zweckverbandes, Herr Gräf, technischer Leiter des Zweckverbands, Josef Weber, Erlanger Baureferent, Herr Dr. Korda, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung, Frau Lütke-Alsmann, Büro BPR und Frau Saliara, Büro Intraplan. Bevor Herr Dr. Ewen das Wort an Herrn Große-Verspohl übergab, wies er daraufhin, dass die heutige Befahrung mit dem Fahrrad der StVO unterliege und die Teilnahme in Eigenverantwortung geschehe.

Herr Große-Verspohl ging auf die Bedeutung des Trassenabschnitts über den Regnitzgrund ein. Die Trassenführung über den Regnitzgrund stelle insofern das Herzstück des StUB-Vorhabens dar, als dass Trassenentscheidungen an dieser Stelle einen großen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor) haben können. Er gab einen Überblick über drei Querungsvarianten der StUB, die aktuell von Fachleuten in Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Faktor) und die Abwägungskriterien untersucht und im Rahmen der Befahrung zur Diskussion gestellt würden.

### *Querungsvariante 1: Kosbacher Brücke*

In der Trassenvariante, die dem Zuschussrahmenantrag aus dem Jahr 2012 zugrunde liegt, ist die Querung des Regnitzgrunds über eine neu zu errichtende Kosbacher Brücke vorgesehen. Diese Querungsvariante stellte auch die Basis für den Erlanger Bürgerentscheid in 2016 dar. Deshalb diene diese Variante in bereits leicht optimierter Form zunächst als Ausgangspunkt für den aktuellen Dialog zur Trassenfindung. Der Trassenverlauf dieser Variante würde wie folgt aussehen: Von den Arcaden aus würde die StUB neben der Güterhallenstraße in eine neue Unterführung bis zu einer neuen Haltestelle am Hauptbahnhof (neue Bahnsteige 5 und 6 auf Straßenebene) geführt. Die Trasse würde weiter über den Großparkplatz verlaufen, vor der Autobahn links zurück auf die Münchner Straße abbiegen, rechts auf die Werner-von-Siemens-Straße über die Autobahntrasse geführt und über eine neue Kosbacher Brücke den Regnitzgrund bis zur Kreuzung mit Schallershofer und Möhrendorfer Straße in Alterlangen queren.

### *Querungsvariante 2: Dechsendorfer Damm*

Es werden zwei Trassenvarianten untersucht, die eine Querung des Regnitzgrunds über den Dechsendorfer Damm vorsehen.

(a) Die Trasse würde entlang der Nürnberger Straße bzw. Hauptstraße über den Schlossplatz bzw. Marktplatz und die Altstadt weiter bis zur Martinsbühler Unterführung über den Dechsendorfer Damm verlaufen. In Alterlangen würde sie am Langen Johann vorbeiführen und in die Möhrendorfer Straße einbiegen.

(b) Die Trasse würde dem Verlauf der Ausgangstrasse über den Hauptbahnhof folgen und von dort entlang der Autobahn und der Thalmühlstraße bis zum Dechsendorfer Damm geführt werden.

### *Querungsvariante 3: Büchenbacher Damm*

Eine weitere Trassenvariante, die sich noch in der Prüfung befindet, würde durch die Unterführung der Güterhallenstraße auf die Äußere Brucker Straße führen, dem Straßenverlauf bis zur Paul-Gossen-Straße folgen und hier unter der Autobahntrasse durch auf den Büchenbacher Damm geführt. In Büchenbach führt die Trasse weiter über die Straße Am Europakanal nach Norden.

Herr Große-Verspohl fasste zusammen, dass mehrere Varianten und Untervarianten ins Raumordnungsverfahren eingehen könnten. Sollten sich unter den im Dialog gesammelten Variantenvorschlägen noch weitere plausible Trassenvarianten finden, würden diese ebenfalls in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens noch auf ihre Vorteilhaftigkeit geprüft.

Im Anschluss an diese Einführung brachten die Teilnehmenden folgende Rückfragen und Hinweise ein:

## Trassenführung

*Inwiefern wird die Querungsvariante über den alten Brucker Bahndamm geprüft?* Diese Querungsvariante wird im Rahmen des großräumigen Variantenvorschlags über die alte Trasse der Aurachtalbahn geprüft. Nachteile dieser Variante sind, dass die StUB über diese Trassenvariante weniger Erlanger Siedlungsgebiete und nicht die Herzo Base, Adidas und Puma erschließen würde. Hinzu kommt, dass bisher noch keine Lösungen für eine geeignete Trassenführung von Erlangen Bruck Richtung Innenstadt eingegangen sind.

## Förderfähigkeit und Bewertungsverfahren

*Wie wird die Förderfähigkeit ermittelt?* Es handelt sich bei der Ermittlung der Förderfähigkeit um ein kompliziertes Berechnungsverfahren. Deutschlandweit verfügen nur wenige Fachbüros über die notwendigen Kompetenzen. Die grundsätzliche Idee ist, die Kosten eines Vorhabens ins Verhältnis zu seinem volkswirtschaftlichen Nutzen zu setzen. Zu den Kosten zählen die Investitions- und Betriebskosten einschließlich der Zinsen. Zum Nutzen zählen u.a. der zeitliche Nutzen der Fahrgäste und die verkehrlichen Verlagerungseffekte.

*Vor dem Raumordnungsverfahren wird bereits eine Ermittlung des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI) vorgenommen. Wie wird final entschieden, welche Varianten ins Raumordnungsverfahren kommen?* Alle plausiblen Variantenvorschläge werden in Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens geprüft. Welche Variante in die engere Auswahl kommt, wird anhand des am 7.2.2018 im Trassenforum vorgestellten „FAR-Verfahrens“ geprüft. Dort fließen neben der Wirtschaftlichkeit eine Vielzahl weiterer Belange ein, die qualitativ abgewogen werden. Beim Trassenabschnitt über den Regnitzgrund haben die vorgeschlagenen Trassenvarianten einen vergleichsweise hohen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Das heißt, bei diesem Trassenabschnitt muss der Wirtschaftlichkeit ein besonderes Augenmerk zukommen, anders als bei kleinräumigen Fragestellungen.

*Dadurch, dass die StUB den bestehenden Busverkehr ersetzen könnte, wäre möglicherweise ein Ausbau der bestehenden Regnitzquerungen nicht erforderlich. Inwiefern werden die voraussichtlichen Einflüsse der StUB auf das gesamte verkehrliche System beim Vergleich der Querungsvarianten berücksichtigt?* Die Einflüsse der StUB auf den Busverkehr gehen in die Bewertung der Varianten ein.

### 1. Station: Brückenkopf Werner-von-Siemens-Straße

Am folgenden Treffpunkt unterhalb des Brückenkopfs der Werner-von-Siemens-Straße ging Herr Gräf auf den vorgesehenen Verlauf der Ausgangstrasse mit einer neuen Kosbacher Brücke ein. Er hob hervor, dass im Unterschied zur Trassenvariante im Zuschussrahmenantrag von 2012 aktuell eine Trassenvariante geprüft würde, die das sensible Auwaldbiotop nahe Alterlangen nicht unmittelbar

berühre. Herr Gräf wies außerdem darauf hin, dass alle bisherigen Variantenvorschläge einen Eingriff in Biotop und Hochwasserflächen des Regnitzgrunds nehmen. Die Ausnahme wäre der Variantenvorschlag einer Untertunnelung des Regnitzgrunds – dieser Variantenvorschlag sei jedoch nicht finanzierbar. Der Zweckverband plane, die für die Realisierung notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten.

Anschließend brachten die Teilnehmenden folgende Rückfragen und Hinweise ein:

#### *Varianten Büchenbacher und Dechsenderfer Damm*

*Eine Trassenführung durch einen doppelstöckigen Dechsenderfer Damm ginge mit einem geringeren Flächenverbrauch einher.* Die Eingriffe in Natur und Landschaft wären durch einen doppelstöckigen Dechsenderfer Damm voraussichtlich gering, die Investitionskosten jedoch sehr hoch.

*Inwiefern ist es möglich, die StUB über zwei PKW-Spuren auf einer der beiden bestehenden Querungen zu führen?* Auf dem Büchenbacher Damm besteht diese Möglichkeit teilweise, jedoch erst westlich der Regnitz. Auf dem Dechsenderfer Damm ist kein Platz für zwei StUB-Spuren vorhanden.

#### *Variante Kosbacher Brücke*

*Welche Ausmaße hätte eine Kosbacher Brücke?* Für eine zweispurige StUB-Führung muss mit einer befahrbaren Brückenbreite von sechs Metern gerechnet werden. Hinzu kommen rechts und links der Trasse mindestens drei Meter für den Fuß- und Radverkehr. Am Brückenkopf an der Werner-von-Siemens-Straße sind zwei Spuren für die StUB notwendig.

*Die Querungsvariante über die Kosbacher Brücke führt in der aktuellen Version über die breiteste Stelle des Regnitzgrunds nahe vorbei am sensiblen Auwald, der auch am östlichen Rand des Talgrunds vorhanden ist. Wieso soll die Kosbacher Brücke genau an der geplanten Stelle verlaufen?* Der Streckenverlauf über die Kosbacher Brücke wird deshalb aktuell näher geprüft, da er in der Machbarkeitsstudie von 2012 in der Gesamtbewertung gut abgeschnitten hat, z.B. wegen der schon vorhandenen Brückenköpfe. Es gehen neben den Belangen des Naturschutzes auch weitere Belange in die Trassenbewertung ein, z.B. eine gute Erschließung der drei Städte durch die StUB und eine möglichst geringe Fahrtzeit. Je attraktiver das Gesamtsystem ÖPNV für die Fahrgäste, desto eher wird der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV gelingen. Die StUB kann auf diese Weise einen Teil des weiterhin zunehmenden Verkehrs aufnehmen und die verkehrlichen Umweltauswirkungen verringern.

*Eine Kosbacher Brücke, die eine Nutzung durch die StUB, den Bus-, Rad- und Fußverkehr vorsieht ist nicht gut, da die Politik im Nachgang dafür sorgen könnte, dass auch der Autoverkehr auf der Brücke zugelassen wird.* Eine Kosbacher Brücke würde mit einem deutlichen Geschwindigkeitsvorteil für den öffentlichen Verkehr

einhergehen. Die aktuelle Politik steht dafür, dass im Falle einer neuen Kosbacher Brücke keine Pkw-Nutzung zugelassen wird. Auch die zweckgebundenen Fördermittel für den Brückenbau, werden nur dann zur Verfügung gestellt, wenn die Brücke ausschließlich für den öffentlichen Nahverkehr und den Rad- und Fußverkehr genutzt werden kann. Wird diese Bedingung nicht eingehalten, ist mit einer Rückzahlung der Fördermittel zu rechnen. Eine Veränderung dieser politischen Entscheidung würde folglich mit einem hohen finanziellen Risiko für die Stadt einhergehen.

### *Variantenvergleich*

*Wie groß sind die Eingriffe in Natur und Landschaft bei der Variante der Kosbacher Brücke im Vergleich zur Realisierung der Varianten über den Dechsendorfer oder den Büchenbacher Damm?* Die Eingriffe in Natur und Landschaft wären bei der Variante der Kosbacher Brücke voraussichtlich flächenmäßig größer, da eine neue Brücke mehr Fläche in Anspruch nimmt. Andererseits ist man flexibler hinsichtlich der Umgehung sensibler Biotope. Bei den anderen beiden Varianten müssten zusätzliche Spuren direkt neben den bestehenden Brücken gebaut werden.

*Wie ist es um die Besitzverhältnisse im Regnitzgrund bestellt? Welche Kosten entstehen durch erforderliche Flächenankäufe bei den drei untersuchten Trassenvarianten?* Die drei Varianten nehmen sowohl städtische wie auch private Grundstücke im Regnitzgrund in Anspruch. Der Zweckverband muss für die Realisierung aller drei Varianten Kosten für Flächenankäufe einkalkulieren.

*Wie werden die Beeinträchtigungen bestehender landwirtschaftlicher Nutzungen ausgeglichen (z.B. nutzt ein Schäfer regelmäßig den Regnitzgrund)?*

Bei einer Brücke ist darunter prinzipiell weiter Landwirtschaft möglich. Alles Weitere regelt das spätere Planfeststellungsverfahren.

## **2. Station: Regnitzgrund neben DJK-Sportplatz**

An der nächsten Station der Trassenbefahrung nahe des DJK-Sportplatzes ging Herr Gräf näher auf die Trassenvarianten über den Dechsendorfer Damm ein, da dieses die einzige Stelle der heutigen Route mit Sichtbeziehung zum Dechsendorfer Damm ist. Alle Trassenvorschläge sehen einen zweispurigen Ausbau des Dechsendorfer Damms auf dessen Südseite vor. Zur Trassenführung von der Innenstadt bis auf den Dechsendorfer Damm werden aktuell die zwei bereits am Startpunkt erläuterten Varianten geprüft:

(a) Ein Variantenvorschlag sieht eine Trassenführung östlich der Autobahntrasse vor. Die Trasse würde von der Innenstadt über die Hauptstraße, die Pfarrstraße, die Martinsbühler Straße, unter der Autobahn hindurch auf den Dechsendorfer Damm verlaufen.



(b) Ein anderer Vorschlag sieht eine Trassenführung auf der Westseite der Autobahntrasse vor. Hier würde die StUB von der Innenstadt am Bahnhof vorbei durch die Gerberei-Unterführung auf die Thalmühlstraße bis auf den Dechsendorfer Damm fahren.

Der Ausbau des Dechsendorfer Damms sei aus bautechnischer Sicht möglich. Aus Herrn Gräfs Sicht lägen die Herausforderungen zwischen der Innenstadt und dem Dechsendorfer Damm und im weiteren Verlauf der Möhrendorfer Straße in Alterlangen. In beiden Varianten stellt sich die Trassenführung über den Abwasserkanal als schwierig dar. Die Variante westlich der Autobahn würde durch das Überschwemmungsgebiet der Regnitz verlaufen. Im weiteren Verlauf in Alterlangen wäre die Möhrendorfer Straße nur geeignet für eine straßenbündige Führung.

Die Teilnehmenden brachten folgende Rückfragen und Hinweise ein:

#### *Variante Dechsendorfer Damm*

*Kommt – alternativ zur Trassenführung durch die Möhrendorfer Straße – eine Trassenführung in Richtung Heusteg am Europakanal entlang in Frage?* Die StUB muss einen möglichst hohen Erschließungsgrad erreichen. Sie sollte also möglichst nah an den Zentren des Wohnens, Arbeitens und der Ausbildung vorbeiführen. Die Trassenvariante durch den Heusteg am Europakanal würde solche zentralen Bereiche nicht erschließen und dazu einen großen Umweg nehmen.

*Um die Fahrgastzahl bei einer Variante entlang des Europakanals zu erhöhen, könnten mehr Fußgängerbrücken über den Kanal gebaut werden.* Der Zweckverband nimmt den Vorschlag mit auf.

*Die Möhrendorfer Straße ist auch ohne die StUB schon stark belastet.* Die Variante wird in der aktuellen Untersuchung dennoch betrachtet.

#### *Variante Kosbacher Brücke*

*Würde die Trassenvariante über die Kosbacher Brücke zum Verlust bestehende Sportflächen führen?* Sollte die Kosbacher Brücke realisiert werden, ist es möglich, dass eine Verlegung eines Sportplatzes notwendig wird.

*Wie genau würde die Kosbacher Brücke aussehen?* Aufgrund von Hochwasserbelangen steht inzwischen fest, dass kein Kosbacher Damm in Frage kommt, sondern nur eine Kosbacher Brücke. Sollte die Trassenvariante über eine neue Kosbacher Brücke verfolgt werden, dann wird die Brückenoptik / Brückengestaltung zu einem späteren Zeitpunkt im Dialog-Forum diskutiert. Im Spannungsfeld zwischen einer ansprechenden und gleichzeitig finanzierbaren Ausführung muss hier eine Lösung gefunden werden.

*Die Trassenvariante über die Kosbacher Brücke wurde durch die SPD und die Grüne Liste seit Jahrzehnten verhindert.* Wieso ist diese Trassenvariante nun im Gespräch?

Seit Ende der 80er Jahre spricht sich die SPD für eine weitere Querung des Regnitzgrunds aus, unter der Voraussetzung, dass diese mit einem großen Vorteil für den öffentlichen Personennahverkehr einhergeht.

### *Variantenübergreifende Rückfragen und Hinweise*

*Wie kann die StUB den vielen Nutzungsansprüchen gerecht werden?* Die Betrachtung erfolgt stets im Kontext mit dem gesamten Verkehrssystem. Nur wenige StUB-Fahrgäste werden von der ersten bis zur letzten Haltestelle fahren. Die StUB zielt auf die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ab.

*Inwiefern gehen in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Indexes auch Vorteile ein, die für die Anwohner durch die Entlastung ihrer Straßen entstehen?* In der neuesten Verkehrsanleitung gibt es eine Nutzenberechnung für Lärmschutzmaßnahmen aber nichts explizites für die Entlastung des Straßennetzes.

*Wieso soll die Erschließung durch den Dechsendorfer Damm besser als durch eine neue Kosbacher Brücke sein?* Aktuell ist noch nicht klar, welche Variante sich im Hinblick auf die Erschließung besser eignet. Es geht um die Frage, welche Variante bei der Bewertung aller Belange am besten abschneidet. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden in den kommenden Monaten im Dialog-Forum vorgestellt.

*Wie wird entschieden, ob in Alterlangen die Erschließung der Hochhäuser wichtiger ist oder die Erschließung des Schulzentrums?* In die Abwägung gehen alle relevanten Belange ein. Die Trassenvariante, die unter Berücksichtigung all dieser Belange am besten abschneidet, wird weiterverfolgt werden.

*Die StUB kann doch nicht allen Belangen auf einmal gerecht werden!?* Die StUB kann keine Vollerschließung der drei Städte leisten. Sie soll dort entlangfahren, wo große Fahrgastströme sind. Die Feinerschließung muss durch andere Verkehrsmittel gesichert werden.

*Wie schneidet der Nutzen-Kosten-Index der Kosbacher Brücke im Vergleich zu den anderen Variantenvorschlägen ab?* Dazu finden aktuell noch Untersuchungen statt. Belastbare Informationen werden in den kommen Monaten im Dialog-Forum vorgestellt.

### **3. Station: Wegverzweigung nahe des Auwalds (An den Seelöchern)**

An dieser Station stellte Herr Gräf die Varianten der Regnitzquerung anhand einer Übersichtskarte dar. Parallel dazu gaben die Teilnehmenden vom Bund Naturschutz eine weitere Karte der in der Machbarkeitsstudie 2012 untersuchten Trassenvariante aus – die dort dargestellte Trassenvariante berücksichtigt noch nicht die vom Zweckverband geplante Verschiebung der Kosbacher Brücke zugunsten des Auwald-Biotops in dem Bereich, in dem sich die Gruppe gerade befindet.



Die Teilnehmenden brachten die folgenden Fragen und Hinweise in die Diskussion ein:

### *Variante Kosbacher Brücke – Natur- und Landschaftsschutz*

*Der Variantenvorschlag über eine neue Kosbacher Brücke verläuft ausschließlich durch erhaltenswerte Biotope. Diese würden durch den Bau und Betrieb der StUB gefährdet. Die Eingriffe in Natur und Landschaft wären beim Variantenvorschlag über die Kosbacher Brücke voraussichtlich flächenmäßig umfangreicher als bei den anderen Variantenvorschlägen. Um die Eingriffe möglichst gering zu halten, werden wertvolle Biotope (wie z.B. der Auwald nahe Alterlangen) in der aktuell untersuchten Trassenvariante umfahren. Es ist vorgesehen, dass die Eingriffe beim Bau durch vorbeugende Maßnahmen möglichst geringgehalten werden. Am Ende werden in die Abwägung neben naturschutzfachlichen Belangen auch weitere Belange eingehen.*

*Wie werden während der Baumaßnahmen und im anschließenden Betrieb die vor Ort vorkommenden Tierarten geschützt?* Ein fachkundiges Büro ist mit der Bearbeitung des Themas Umwelt beauftragt. Die Untersuchungsergebnisse werden in den kommenden Monaten im Dialog-Forum präsentiert.

*Sollte die neue Kosbacher Brücke realisiert werden, dann sollten auch die Auwaldbiotop entlang der Regnitz nahe des Brückenkopfes bei der Werner-von-Siemens-Straße umfahren werden. Während die Auwaldareale nahe Alterlangens leicht umfahrbar sind, stellt sich die Situation auf der Ostseite anders dar. Die Ufersäume der Regnitz können nicht umfahren werden, die StUB muss die Regnitz an einer Stelle queren.*

*Wieso darf durch ein Landschaftsschutzgebiet eine (Beton-)Brücke gebaut werden?* Im Regionalplan der Region Nürnberg ist eine neue Querung für eine Nahverkehrsinfrastruktur bereits vorgesehen.

### *Variante Kosbacher Brücke – Ausführung*

*Wie hoch wäre die neue Kosbacher Brücke?* Die Höhe einer neuen Kosbacher Brücke ist zum aktuellen Untersuchungsstand noch unklar. Sollte die Trassenvariante weiterverfolgt werden, wird im Lauf der weiteren Planungen voraussichtlich ein Wettbewerb zur Brückenausführung ausgeschrieben.

*Wie wird der Schallschutz bei einer (neuen) Regnitzquerung sichergestellt?* Auf Verkehrswegen müssen die geltenden Schallimmissionswerte eingehalten werden. Durch bauliche Schallschutzmaßnahmen müssen diese sichergestellt werden.

*Wie wäre es mit einer frei überspannenden Brücke?* Eine frei überspannende Kosbacher Brücke ist voraussichtlich nicht finanzierbar.

#### **4. Station: Spielplatz östliches Ende Neumühlsteg**

Von der vierten Station der Trassenbefahrung hatten die Teilnehmenden aus einen Blick auf den Büchenbacher Damm. Herr Gräf gab an dieser Stelle einen Überblick über die aktuell untersuchte Querungsvariante über den Büchenbacher Damm.

Die Teilnehmenden hatten folgende Rückfragen und Hinweise:

##### *Variante Büchenbacher Damm*

*Wäre bei der Querungsvariante über den Büchenbacher Damm tatsächlich die Erweiterung des Dammes um eine fünfte Spur notwendig?* Laut der letzten Verkehrsuntersuchung der Stadt Erlangen sind für den motorisierten Verkehr zwei Spuren stadteinwärts notwendig. Die StUB kann zwar einen Teil des Verkehrs aufnehmen, der Verkehr wird jedoch entsprechend der aktuellen Prognosen weiter zunehmen. Die zwei Spuren stadteinwärts für den motorisierten Verkehr werden neben der StUB weiterhin erforderlich sein und der Damm müsste bei dieser Querungsvariante um eine fünfte Spur erweitert werden (2x Straße stadteinwärts, 1x Straße stadtauswärts, 2x StUB).

##### *Förderfähigkeit und Trassenwahl*

*Wie hängen Förderfähigkeit und Finanzierung der zu untersuchenden Varianten zusammen?* Die grundsätzliche Förderfähigkeit wird über den oben beschriebenen Nutzen-Kosten-Index ermittelt. Dieser muss über 1,0 liegen. Es werden im nächsten Schritt nur die Trassenabschnitte gefördert, die sich auf einer eigenen Trasse außerhalb des motorisierten Verkehrs befinden. Der Bund fördert keine Trassenabschnitte, die straßenbündig im motorisierten Verkehr verlaufen, diese Abschnitte müssen die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach selbst finanzieren.

*Welche Logik steckt der Ermittlung der Förderfähigkeit zugrunde?* Die Logik entspricht nicht mehr unbedingt den aktuellen technischen Möglichkeiten. Sie lautet stattdessen: Straßenbahnen sollen nicht im Stau stehen. Mit Hilfe von Ampelsteuerungsanlagen würde allerdings auch im straßenbündigen Verkehr eine Entkopplung gelingen. Herr Dr. Janik setzt sich für neue Förderungsgrundlagen ein, allerdings muss in den aktuellen Planungen der StUB von den momentan geltenden Förderbedingungen ausgegangen werden.

*Ist eine eigens für die StUB errichtete Brücke förderfähig?* Im Falle, dass die StUB auf einer eigenen Trasse, außerhalb des motorisierten Verkehrs geführt wird, wäre auch der Bau einer neuen Brücke förderfähig.

*Wie wird eine finale Entscheidung getroffen, wenn die untersuchten Trassenvarianten einen ähnlichen Nutzen-Kosten-Indikator aufweisen?* Die Abwägung für das Raumordnungsverfahren wird anhand des FAR-Verfahrens vorgenommen. Die finale Entscheidung wird durch die Politik getroffen.

## 5. Station: Vorplatz der Erlanger Stadtwerke (ESTW)

An der letzten Station der Trassenbefahrung ging Herr Gräf auf die Trassenvarianten von der Innenstadt aus Richtung Regnitzquerung ein.

Die Teilnehmenden brachten folgende Rückfragen und Hinweise ein:

### *Anbindung an den Hauptbahnhof*

*Ist eine Haltestelle in der Güterhallenunterführung mit Verbindung zum Mittelbahnsteig möglich?* Laut aktuellen Untersuchungsergebnissen ist eine Verbindung aufgrund der Infrastruktur der Bahn nicht möglich – der Abstand zwischen den Gleisen reicht nicht für den Bau einer Verbindung aus.

*Die Anbindung des Hauptbahnhofs über den Hugenottenplatz ist ausreichend.* Die Anbindung an den Hauptbahnhof sollte möglichst optimal sein. Dazu gehören auch kurze Wege, die den Umstieg zwischen StUB und Eisenbahn möglich machen.

### *Technische Umsetzung*

*Könnte die StUB auch durch eine überflutete (Güterhallen-)Unterführung fahren?* Die StUB ist auf eine trockene Unterführung angewiesen. Dies könnte über ein entsprechendes Pumpwerk sichergestellt werden.

*Inwiefern sind die erforderlichen engen Kurven in der Güterhallenunterführung und hinter dem Hauptbahnhof technisch machbar?* Die technische Umsetzung der Kurven ist an allen untersuchten Stellen machbar.

*Wo würde die neue Unterführung von der Güterhallenstraße zum Hauptbahnhof genau verlaufen?* Die neue Unterführung würde zwischen der Theaterbühne Fifty-Fifty und der Güterhallenunterführung beginnen, unterirdisch unter den Bahngleisen verlaufen und zwischen grünem Haus (Friedrich-List-Straße 10) und Hauptbahnhof enden.

Zum Abschluss der Trassenbefahrung dankte Herr Dr. Janik allen Teilnehmenden für die angeregte und konstruktive Diskussion. Er lud alle Interessierten zu einem Imbiss im Rathausfoyer ein, wo die Vertreter des Zweckverbands und der Gutachter- und Planungsbüros für weitere Rückfragen und Hinweise zur Verfügung standen.

Die Dokumentation steht zur Verfügung unter:

[www.stadtumlandbahn.de/dialogforum](http://www.stadtumlandbahn.de/dialogforum)



## Anlage 1    Impressionen

