

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

–Dokumentation 8. Lokalforum (Sieboldstraße) –

Datum:	Mittwoch, 13. Februar 2019
Ort:	Erlangen Innenstadt, offenes Ende im Pacelli Haus
Zeit:	18.00 – 20.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

Startpunkt: Beşiktaş-Platz.....	2
1. Station: Vorplatz Arcaden	3
2. Station: Langemarckplatz	4
3. Station: Himbeerpalast (Vorplatz).....	5

Startpunkt: Beşiktaş-Platz

Das 8. Lokalforum zur Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) findet in der Erlanger Innenstadt statt. Im Mittelpunkt steht eine Variante, die über die Sieboldstraße verläuft. Herr Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, begrüßt die ca. 50 Teilnehmenden zum 8. Lokalforum. Er betont, welchen Mehrwert die Begehungen vor Ort gegenüber Plenumsveranstaltungen haben. Eine mögliche Trassenführung könne viel einfacher erklärt werden. Ebenso können direkt vor Ort wichtige Hinweise an die Planenden gegeben und diskutiert werden. Neben den einzelnen Zwischenstopps biete auch der gemeinsame Weg eine gute Möglichkeit, miteinander ins Gespräch zu kommen.

Frau Jünger, Moderatorin vom Moderationsbüro team ewen in Darmstadt, begrüßt ebenfalls die überwiegend aus Erlangen kommenden Teilnehmenden und freut sich über die Teilnahme einiger Mitglieder aus dem Dialogforum. Zur besseren Orientierung wird eine Karte mit der zu begehenden Variante verteilt. Mithilfe dieses Wegeplans erklärt Frau Jünger den geplanten Ablauf der Begehung. Nach drei Stationen wird die Exkursion ihr Ende im Pacelli Haus finden. Dort sind die Informationen zur Trassenvariante „Sieboldstraße“ auf Plakaten vorbereitet. Neben den Vertreterinnen und Vertretern des Zweckverbands und der Stadt Erlangen nimmt auch ein Vertreter der beauftragten Ingenieurgemeinschaft teil.

Herr Große-Verspohl, der Geschäftsleiter des Zweckverbands, erklärt, dass die aussichtsreiche Variante über die Sieboldstraße im weiteren Planungsprozess vertieft geprüft werde. Die Variante sei auf mehreren Wegen, u. a. über die Onlinebeteiligung, eingebracht worden und biete – im Gegensatz zur Vorschlagstrasse (Verlauf durch die Nürnberger Straße) – eine bessere Anbindung des zukünftigen geisteswissenschaftlichen Zentrums der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg im Himbeerpalast, der Universitätsmensa, des Christian-Ernst-Gymnasiums und von Teilen der Universitätsklinik. Die Variante „Sieboldstraße“ schwenkt ab der Kreuzung Werner-von-Siemens-Straße / Nürnberger Straße über die Werner-von-Siemens-Straße in die Sieboldstraße und verläuft weiter auf der Henkestraße. Auf Höhe der Arcaden trifft die Variante wieder auf die Vorschlagstrasse.

Herr Gräf, Technischer Leiter des Zweckverbands, betont, dass viele verschiedene Kriterien in den Abwägungsprozess einfließen. Jedoch stechen bei der Variante „Sieboldstraße“ besonders die genannten Vorteile der besseren Anbindung von über 10.000 möglichen Nutzerinnen und Nutzern hervor. Die Vorschlagstrasse über die Nürnberger Straße ist vergleichsweise kürzer.

Seitens der Teilnehmenden werden folgende Fragen gestellt:

Trasse und Fahrzeit

Frage: Um wie viele Minuten würde sich die Fahrzeit bei der Variante „Sieboldstraße“ verlängern?

Herr Gräf: Es ist von einer Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten auszugehen. Ein Stopp an einer Haltestelle fließt mit 20 Sekunden in die Fahrplanberechnung ein. Auf der Strecke ist mit unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten zu rechnen.

Frage: Ist für diese Trassenvariante überhaupt genügend Platz vorhanden?

Herr Gräf: Ja, eine Trassierung ist möglich. In einigen Abschnitten in der Henkestraße jedoch nur straßenbündig.

Anregung aus dem Publikum: Ein Wehrmutstropfen ist die längere Fahrzeit. Jedoch gewinnt man bei dieser Variante auch viel.

1. Station: Vorplatz Arcaden

Herr Gräf erläutert die planerischen Merkmale in diesem Bereich. Vor den Arcaden treffen beide Varianten wieder aufeinander. Die bestehenden Rampen bei der Unterführung in der Güterhallenstraße können genutzt werden. Herr Gräf weist darauf hin, dass auf der nachfolgenden Wegstrecke die Henkestraße passiert wird. Hier besteht aufgrund der Zufahrten zu Gebäuden und dem Parkhaus nur ein schmaler Straßenquerschnitt. Die Straßenbahn müsste somit straßenbündig (und nicht im eigenen Bahnkörper) geführt werden.

Ein Trassenverlauf durch die Schuhstraße ist nicht möglich, da die Abbiegung Schuhstraße / Henkestraße zu eng ist (Kurvenradius). Das Eckhaus müsste abgerissen werden. Dies ist jedoch ausgeschlossen. Es wurde festgelegt, dass keine bewohnten Gebäude für die StUB abgerissen werden.

Die Teilnehmenden stellen folgende Fragen:

Verkehrsführung und allgemeine Planung

Frage: Wie ist die Anbindung nach Neunkirchen gedacht? Ist die Anbindung auch bei dieser Variante möglich?

Herr Gräf: Eine Anbindung des Ost-Asts ab dem Langemarckplatz ist möglich. Dort wäre sogar mehr Platz vorhanden, als beispielsweise vor den Arcaden. Solange es aber keinen Ost-Ast gibt, wäre der Umstieg in Busse in Richtung Neunkirchen an der Bushaltestelle am Langemarckplatz möglich.

Herr Dr. Janik: Entsprechend der Ergebnisse des Bürgerentscheids auf Landkreisebene ist der Ost-Ast aktuell nicht Teil der Planung. Die Aufgabe des Zweckverbandes besteht darin, das sogenannte „L-Netz“ zu realisieren. Der

Zweckverband soll die Möglichkeit der späteren Realisierung des Ost-Asts aber offenhalten.

Frage: Wenn die Straßenbahn hier nicht auf einem eigenen Bahnkörper verlaufen kann, dann ist die Förderfähigkeit nicht gegeben. Ist das ein Kriterium in der Abwägung?

Herr Gräf: Ja, die Förderfähigkeit ist ein Kriterium im Abwägungsprozess der Varianten. Im direkten Vergleich zur Vorschlagstrasse haben aber beide Trassen straßenbündige Abschnitte.

Herr Dr. Janik: Das Thema der Regelung der Förderfähigkeit straßenbündiger Abschnitte wird zurzeit auf Bundesebene diskutiert.

Frage: Muss genau an der Stelle der Güterhallenstraße die Eisenbahn unterquert werden?

Herr Gräf: Durch die bestehenden Rampen an der Güterhallenstraße kann die Straßenbahn unter den Bahnschienen hindurchgeleitet werden. Ansonsten müssten eigene Rampen gebaut werden, welche viel Platz (Länge und Breite) benötigen. Andere Variantenvorschläge zur Innenstadt sind u. a. aus diesen Gründen gescheitert.

2. Station: Langemarckplatz

Die Vertreter des Zweckverbands und der Fachplaner Herr Barth (Ramboll GmbH) machen auf die besondere Situation im Trassenabschnitt zwischen Langemarckplatz entlang der Sieboldstraße bis zur Werner-von-Siemens-Straße aufmerksam. Die straßennahe Baumreihe entlang der Sieboldstraße könnte Bestand haben, die straßenfernen Baumreihen müssten eventuell für die Haltestelle weichen (zwei parallele Gleise). Der benötigte Abbiegebogen der Straßenbahn von 25 m kann an dieser Straßenkreuzung (Langemarckplatz / Henkestraße) eingehalten werden, ohne dass Häuser beeinträchtigt bzw. abgerissen werden müssten. Die verkehrsbetriebliche Abwicklung des Straßenbahnverkehrs würde mit Ampeln geregelt werden, sodass Autos warten müssen, wenn die Straßenbahn abbiegt (entsprechend der aktuellen Linksabbiegerregelung; die Kreuzung ist auch im Status quo ampelgeregelt). Besondere Lärmbelästigung ist nicht zu erwarten, da eine anfahrende Straßenbahn leiser ist, als beispielsweise ein beschleunigender Bus. Die genaue Aufteilung des Straßenraums in der Sieboldstraße sei Bestandteil der laufenden Abstimmung mit der Verkehrsplanung der Stadt Erlangen.

Es werden folgende Fragen gestellt:

Verkehrsführung und Hinweise

Frage: Dieser Platz steht oft mit Fahrrädern der Studierenden voll. Außerdem heißt es, dass an jeder Haltestelle der StUB Bike & Ride-Parkplätze eingerichtet werden sollen. Wie ist das hier möglich?

Herr Gräf: Auch an dieser Haltestelle wäre ein Bike & Ride-Parkplatz vorgesehen. Insgesamt würde, nach Errichtung einer Haltestelle, auf diesem Platz weniger freie Fläche zur Verfügung stehen. Lösungen müssten im späteren Planungsschritt entwickelt werden. Die Herausforderungen, den Nutzungskonflikt mit Fahrradfahrenden zu lösen, ist auch in der Nürnberger Straße gegeben.

Frage: Ist die vorliegende Planungsidee / Haltestellenplanung auch mit einem Rechtsabbieger der Bahn (Ost-Ast) möglich?

Herr Gräf: Grundsätzlich ist auch ein Abbiegen auf einen Ost-Ast umsetzbar. Es bleibt eine politische Diskussion, ob, und wenn ja, wann die Planung eines Ost-Asts erfolgen würde.

Anregung aus dem Publikum: Wenn die Straßenbahn hier entlangfährt, dann würden ggf. auch Studierende mit der Bahn fahren.

3. Station: Himbeerpalast (Vorplatz)

An der Kreuzung Sieboldstraße / Werner-von-Siemens-Straße hinter dem Himbeerpalast erklären Herr Gräf und Herr Barth den weiteren Verlauf der Variante. Vor der Engstelle, die durch die Arkade des Himbeerpalasts entsteht, könnte eine weitere Haltestelle liegen. Die Straßenverkehrsführung müsste zur Einbahnstraße umfunktioniert werden. Die Haltestelle ließe sich als sogenannte „überfahrbare Kaphaltestelle“ realisieren. Das heißt, die zwischen Gleis und Gehweg befindliche Fahrbahn wird als Bahnsteig angehoben. Ein niveaugleicher Übergang vom Gehweg zur Straßenbahn entsteht. Dadurch kann das Ziel einer barrierefreien Haltestelle umgesetzt werden. Wenn eine Straßenbahn an der Haltestelle steht, wird der übrige Verkehr durch Ampeln gestoppt.

Im weiteren Verlauf würde die Straßenbahn auf die Werner-von-Siemens-Straße abbiegen. Auf dieser Straße besteht ausreichend Platz für einen eigenen Gleiskörper, da die Trasse größtenteils im Grünstreifen (Trasse der ehemaligen Sekundärbahn Erlangen – Gräfenberg) geführt werden könnte.

Die Teilnehmenden haben folgende Fragen:

Haltestellen, Verkehrsführung, Gebäude

Frage: Wie viele Haltestellen würden auf diesem Variantenabschnitt liegen?

Herr Gräf: Insgesamt drei („Himbeerpalast“, „Langemarckplatz“, „Arcaden“). Im Vergleich zu der Vorschlagstrasse würde sich die Fahrt um eine Haltestelle

erweitern. Mit einem Erschließungsradius von 400 m bleibt aber auch die Nürnberger Straße vollständig im Erschließungsbereich der Variante Sieboldstraße.

Frage: Der Radius von 400 m sei mittlerweile überholt. In der Innenstadt wollen die Leute näher an wichtige Orte heranfahren.

Herr Gräf: Es gibt eine Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern. Der Zweckverband arbeitet danach. Innerhalb Kernzonen gilt ein Radius von 400 m, außerhalb des Kerngebietes ein Radius von 500 m, in dünner besiedelten Gebieten ein Radius von 600 m für die Erschließung der Haltestellen zueinander. Diese Werte wurden aus Erkenntnissen der Praxis abgeleitet.

Frage: Ist sichergestellt, dass die Werner-von-Siemens-Straße in ihrer Leistungsfähigkeit für das übrige Verkehrsaufkommen nicht zu sehr eingeschränkt wird?

Herr Gräf: Die Leistungsfähigkeit muss noch im Detail untersucht werden.

Frage: Muss die Werner-von-Siemens-Straße denn vierspurig bleiben?

Herr Gräf: Ja, wegen der aktuellen Verkehrsbelastung muss weiterhin von vier Fahrspuren ausgegangen werden. Der Platz dafür ist vorhanden.

Anregung: Die Stadt soll nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sowohl die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt als auch die Fahrziele in diesem Bereich sind wichtig.

Herr Gräf: Von Beginn an ist festgehalten worden, dass Fahrgäste nicht in Kategorien eingeteilt werden und nicht nach Wichtigkeit bewertet werden. Es gilt nur die Frage, wie es geschafft werden kann, dass die StUB für möglichst viele Menschen attraktiv ist und damit möglichst hohe Fahrgastzahlen erreicht. Die Haltestelle „Arcaden“ als wichtigster Zugang zur Fußgängerzone ist in beiden Streckenführungen enthalten.

Frage: Was passiert eigentlich mit den umliegenden Gebäuden, wenn Siemens auszieht?

Herr Dr. Janik: Die Gebäude sind im Besitz von verschiedenen Immobilienfonds. Die Auszugszeitpunkte von Siemens sind nicht fix. Jedoch wird Siemens sich Stück für Stück aus diesem Areal zurückziehen. Die Stadtplanung hat das Interesse, hier weiterhin Gewerbe anzusiedeln, die Flächen sind gut erschlossen. Jedoch wird es auch Umnutzungen geben. Kombinationen aus Wohnnutzung und Bürostandorten sind denkbar. Einzig der Himbeerplast wurde vom Freistaat Bayern gekauft und wird der Universität zur Verfügung gestellt.

Anregung aus dem Publikum: Die Nürnberger Straße ist faktisch eine Fußgängerzone. Auch die Busse fahren dort nicht. Ich spreche mich für die heute abgelaufene Variante aus.

Frau Jünger und Herr Dr. Janik danken den Teilnehmenden für ihre Fragen und Anregungen. Sie laden die Teilnehmenden im Anschluss an die Ortsbegehung ins Pacelli Haus ein. Dort können sich alle an Stellwänden vertieft über die Trassenplanung informieren und mit den Vertretern der Stadt Erlangen und des Zweckverbandes ins Gespräch kommen. Für alle werden Brezen und Getränke gereicht.