

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

– Dokumentation 8. Dialogforum –

Datum:	Dienstag, 27. Oktober 2020
Ort:	Hybrid-Veranstaltung, Redoutensaal Erlangen und Livestream
Zeit:	18:30 Uhr – 21:00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Anmoderation	2
TOP 2 Aktueller Planungsstand - Teil 1	4
TOP 3 Fragerunde 1	6
TOP 4 Aktueller Planungsstand - Teil 2	9
TOP 5 Fragerunde 2	10
TOP 6 Aktueller Planungsstand - Teil 3 „Regnitzquerung“	13
TOP 7 Fragerunde 3	13
TOP 8 Abschlussbemerkungen und Verabschiedung	15
TOP 9 Fragen, die nicht während der Veranstaltung beantwortet wurden:	16

TOP 1 Begrüßung und Anmoderation

Der Moderator Herr Dr. Ewen (team ewen) begrüßt die ca. 30 Teilnehmenden vor Ort und die ca. 70 virtuell Teilnehmenden zum 8. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn, das Corona-bedingt erstmalig in einem Hybrid-Format durchgeführt wird. In den Redoutensaal vor Ort wurden der innere und der äußere Kreis des Dialogforums eingeladen. Die restlichen Teilnehmenden sind live zugeschaltet und haben die Möglichkeit, sich in drei bevorstehenden Fragerunden für jeweils 10 Minuten live über den Chat einzubringen.



Ziel des heutigen Dialogforums ist es, den aktuellen Planungsstand der Stadt-Umland-Bahn in drei Blöcken darzustellen und Fragen hierzu zu beantworten. Block 1 beinhaltet den Abschnitt von Nürnberg, Am Wegfeld bis zur Nürnberger Straße in Erlangen. Block 2 den Bereich von den Arcaden bis nach Herzogenaurach. In Block 3 wird der Wettbewerb zur Gestaltung der Brücke über den Regnitzgrund behandelt. Nach den drei Informationsblöcken besteht jeweils ein Zeitfenster für Fragen aus dem (Online-) Publikum. Herr Oberländer vom Zweckverband wird den Chat verfolgen und die Fragen der Teilnehmenden zu gegebener Zeit einbringen. Die Fragen werden sortiert und dann beantwortet. Falls Fragen im zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht beantwortet werden können, werden diese im Nachgang durch den Zweckverband in Form der Dokumentation beantwortet. Hiervon ausgenommen sind Fragestellungen, die bereits in vorhergehenden Veranstaltungen hinreichend behandelt wurden.

Anschließend begrüßt Herr Dr. Ewen die drei Stadtoberhäupter Herrn Dr. Hacker, Zweckverbandsvorsitzender und Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach, Herrn Dr.

Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen und, in Vertretung für den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg Herrn König, Herrn Ruf.

Interview Dr. Hacker, Dr. Janik, Herrn Ruf

Frage an Herrn Dr. Hacker (Herr Dr. Ewen): Wenn wir uns vorstellen, das Projekt wäre eine Fahrt mit einem Zug. Wo stehen wir gerade?

Antwort (Herr Dr. Hacker): Das Wichtigste ist, dass wir auf der Strecke das Ziel sehen. Wir befinden uns nicht mehr am Abfahrtsbahnhof, wir wissen bereits wo das Ziel ist. Wir kennen den Weg, der vielleicht noch ein wenig variiert und wir hoffen, dass der Sprit bis dahin reicht. Das Personal, das den Zug fährt, funktioniert und wir wissen, dass wir am Ende sicher ankommen werden.

Frage an Herrn Dr. Hacker (Herr Dr. Ewen): Ist die Hälfte schon geschafft?

Antwort (Herr Dr. Hacker): Wir haben, wenn wir den Startpunkt in 2016 legen, das erste Drittel hinter uns. Wir sehen das Ziel, aber es wird noch einige Zeit ins Land gehen. Bis Mitte des Jahrzehnts 2020/2030 werden wir die Planung schaffen und dann in der zweiten Phase in die Bauphase gehen, damit die Stadt-Umland-Bahn 2031 fahren kann.

Frage an Herrn Dr. Hacker (Herr Dr. Ewen): Wo liegen die größten Steigungstrecken?

Antwort (Herr Dr. Hacker): Es gibt nur minimale Steigungen, die an sich locker zu nehmen sind. Wir werden heute noch über viele Teilstrecken reden, wo wir den groben Verlauf wissen, allerdings fehlt hier noch der Feinschliff. Hierzu wird noch einiges an Beteiligung gebraucht. Wir haben die Beteiligung bisher nicht gescheut – ob mit oder ohne Corona – und hiervon immer profitiert. Die Bürgerinnen und Bürger bringen ihre Hinweise und Ideen ein und das ist von großem Vorteil. Dies soll auch weiterhin so sein, um etwaige Problemstellungen zu lösen.

Frage an Herrn Ruf (Herr Dr. Ewen): Sind Hybridveranstaltungen (livestream, chat und Anwesenheit im Raum) eine Alternative in Zeiten von Corona?

Antwort (Herr Ruf): Wir müssen uns mit diesem Thema auseinandersetzen und der Zweckverband hat hier schon viel auf den Weg gebracht. Einige voll-digitale Formate wurden bereits durchgeführt und nun starten wir unsere erste hybride Veranstaltung. Der Zweckverband ist hier in diesem Punkt Vorreiter für die Region und die Kommunen. Ich verspreche mir von dem heutigen Abend auch neue Signale bzgl. des Dialogs in Corona-Zeiten. In Spitzenzeiten verfolgen aktuell 80 Teilnehmer*innen den Livestream, das sind mehr als hier sitzen. Ich sehe dies als einen guten Anfang. Ich bin für das Thema Stadtentwicklung zuständig und gehe davon aus, dass mein Team die Sendung ansieht, da wir auch eigene Formate entwickeln wollen. Das Projekt ist sicherlich ein Vorreiter - nicht nur was die Mobilität angeht.

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Dr. Ewen): Sie verantworten den größten Streckenanteil. Wann sind Sie zufrieden, wenn Sie heute Abend nachhause gehen?

Antwort (Dr. Janik): Ich bin zufrieden, wenn es gelingt, mit diesem ungewöhnlichen Format Informationen zu vermitteln, die hochkomplex sind. Jetzt sind wir nicht mehr bei dem dicken Strich auf der Landkarte, sondern bereits eine Ebene tiefer. Richtig zufrieden bin ich, wenn es auch gelingt, gemeinsam zu diskutieren und ggf. dann noch an der ein oder anderen Stelle eine Idee zu entwickeln, die neu ist.

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Dr. Ewen): Also lieber neue Ideen als alte Konflikte?

Antwort (Dr. Janik): Alte Konflikte bringen uns nicht weiter. Alle Beteiligten müssen über die vorgebrachten Dinge ernsthaft diskutieren und nachdenken und nicht auf dem alten Bestand stehen bleiben. Diese Bereitschaft habe ich bei allen Beteiligten in diesem Prozess bisher wahrgenommen. Wenn wir mit dem Bauen beginnen, sollten alle Fragen gestellt und beantwortet sein.

TOP 2 Aktueller Planungsstand - Teil 1

Vortrag Herr Große-Verspohl:

Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter des ZV StUB, gibt eine kurze Einführung für Teilnehmer, die noch nicht mit dem Projekt Stadt-Umland-Bahn vertraut sind. Es geht darum, eine Straßenbahn von Nürnberg über Erlangen bis nach Herzogenaurach zu realisieren. Der Streckenverlauf umfasst nach aktueller Planung eine Länge von ca. 26 km. Die StUB soll in einem 10-Minuten-Takt zzgl. einer Verstärkung des Taktes in der Hauptverkehrszeit verkehren. Hinter dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn stehen die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Aufgabe des Zweckverbands besteht in der Planung, dem Bau und dem Betrieb der Stadt-Umland-Bahn. Momentan befindet man sich im Abschluss der Vorplanung für die Verkehrsanlagenplanung.

In allen drei Städten und auch den angrenzenden Regionen steigen die Bevölkerungszahlen mit vielen Pendlerbewegungen. Diese Pendlerbewegungen bringen hohe Belastungen durch den Pkw-Verkehr mit sich. Mit der StUB soll eine nachhaltige Verkehrslösung etabliert werden, durch die Einsparungen von rund 31 Millionen Pkw-Kilometern und bis zu 8.000 Tonnen CO₂ pro Jahr möglich sein werden.

Im Zuge der vorherigen Dialogforen wurde gemeinsam die sogenannte Vorzugstrasse erarbeitet. Mit dieser Trasse ist man letztes Jahr in das Raumordnungsverfahren gestartet. Das Raumordnungsverfahren wurde als erste Stufe der Genehmigung im Januar mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen. Dabei wurde festgestellt, dass die Stadt-Umland-Bahn raumverträglich ist. Nur im Bereich Tennenlohe ist eine Anpassung des Streckenverlaufs erforderlich. Außerdem wurden einige Maßgaben für die Bereiche

Verkehr, Wirtschaft, Energieversorgung und Freiraumschutz aufgestellt. Weitere Informationen können im Rahmen der Veranstaltungsunterlagen vom Januar 2020 auf der Internetseite eingesehen werden.

Aktuell befindet man sich in der Leistungsphase 2. Die Vorplanung ist praktisch abgeschlossen, der Streckenverlauf wurde weiter konkretisiert. Die entsprechenden Unterlagen sollen den drei Stadträten im November/Dezember vorgelegt werden. In der aktuellen Planung ist die Gleislage nun deutlich erkennbar und man ist gespannt auf die Rückmeldungen von den Teilnehmenden.

Vortrag Herr Gräf:

Herr Gräf erläutert, dass man mit dem Maßstab 1:10.000 in das Raumordnungsverfahren gegangen ist (<https://stadtumlandbahn.de/6-dialogforum-am-7-mai-2019-zweckverband-praesentier-te-vorzugstrasse-fuer-das-raumordnungsverfahren/>). An einigen Stellen sind noch Veränderungen vorgenommen worden, die heute in einem detaillierteren Maßstab von 1:2.500 vorgestellt werden.

Heute wird der aktuelle Planungsstand vorgestellt, der an einigen Stellen sicher noch optimiert werden wird. Dabei konzentriert sich die Darstellung auf die Streckenabschnitte, die sich seit dem letzten Dialogforum verändert haben.

1. Beispiel: Die *Querung der B4 auf Höhe Boxdorf*. Die Haltestelle „Moosäckerstraße“ soll auf die Westseite der B4 gelegt werden.

2. Beispiel: *Wetterkreuz Tennenlohe*. Im Gewerbegebiet sind beide Varianten noch im Rennen, die letztes Jahr schon gezeigt wurden (<https://stadtumlandbahn.de/Termine/lokalforum-am-02-05-2018/>). Die schnellere Variante, an der B4 entlangzufahren, setzt einen Umbau der Anschlussstelle voraus. Das kann aus Kostengründen nur dann realisiert werden, wenn die Stadt Erlangen und das Staatliche Bauamt an der Anschlussstelle Wetterkreuz eine Lösung mit einem Mehrwert auch für den Autoverkehr finden.

3. Beispiel: *Feuerwehrhaus Tennenlohe*: Die Vorzugsvariante, die Trasse hinter der Feuerwehr verlaufen zu lassen, ist nicht raumverträglich. Die Rückfall-Variante geht quer über ein landwirtschaftlich genutztes Grundstück und durch ein Überschwemmungsgebiet. Hier sind wir noch am Optimieren und werden nochmals explizit auf die Tennenloher Bürger*innen zugehen.

4. Beispiel: *Bündelung B4 im Bereich Brucker Lache*: Der heutige Radweg soll erhalten und von der Stadt Erlangen und dem Staatlichen Bauamt zu einem Radschnellweg ausgebaut werden. Die StUB soll hier gemeinsam mit dem Radschnellweg verlaufen. Dies würde zu einem Eingriff in den Bannwald führen. Hier hat der Erlanger Stadtrat beschlossen, dass an dieser Stelle nochmals eine Variantenuntersuchung erfolgen soll, um zu prüfen, ob ein Teil der heutigen Straßenfläche entbehrlich wäre, um die StUB dorthin zu verlegen.

5. Beispiel: Siemens-Campus / Südkreuzung / Friedrich-Bauer-Straße: In der Friedrich-Bauer-Straße sollen sich PKWs und StUB den Verkehrsraum teilen. Im Bereich der Hammerbacher Straße (Zufahrt zum Siemens-Campus) wurde die Haltestelle auf die Westseite verlegt, also auf Seite des Siemens-Campus. Hierdurch sollen kürzere Laufwege sichergestellt werden.

6. Beispiel: Nürnberger Straße: Nach Vorgabe der landesplanerischen Beurteilung ist der Alleebereich zwischen Gebbertstraße und Stinzingstraße für den Motorisierten Individualverkehr zu sperren und die StUB in den Bereich des heutigen Straßenraumes zu verlegen. Der Vorteil an dieser Stelle besteht darin, dass es hier keine Anlieger mit Grundstückzufahrten und somit keinen Anliegerverkehr gibt. Der Sachverhalt wird durch die Stadt Erlangen in einer Verkehrsuntersuchung näher untersucht.

TOP 3 Fragerunde 1

Herr Dr. Ewen eröffnet die erste Fragerunde und nimmt Fragen aus dem anwesenden Publikum entgegen:

Frage: Ein besonderes Anliegen aus Naturschutzsicht ist neben dem Regnitzgrund auch der Erhalt der Alleebäume an der B4 bzw. der Erhalt des Bannwaldes. Wie sind hier die Planungen bzw. die ersten Schritte?

Herr Gräf: Es geht hier um den Bereich zwischen Tennenlohe und der Südkreuzung, wo die Trasse durch den Bannwald hindurchfährt. Hier läuft bereits eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich denkbarer Querschnitte. Der Querschnitt, der die StUB-Trasse, den Radweg und die B4 in ihrer jetzigen Form umfasst, benötigt viel Platz und bedeutet einen Eingriff in den Bannwald. Eine Alternative wäre ein Tausch von StUB und Radweg. Hier würde man ggf. etwas Raum sparen, diese Variante wird ebenfalls untersucht. Wichtig ist hier aber nicht nur der Wald, sondern auch die Alteichen, die direkt an der Straße zum Teil zwischen den Richtungsfahrbahnen und zwischen Fahrbahn und Radweg stehen. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind diese tabu. Die nächste Alternative wäre, die StUB dorthin zu legen, wo heute die Fahrbahn Richtung Nürnberg verläuft. Hier stellt sich die Frage, ob die zwei verbleibenden Fahrspuren an Stelle von vier Spuren für den ganzen Autoverkehr ausreichen oder ob eventuell drei Spuren eine Lösung wären. Zu beachten ist, dass die Querschnitte jeweils an der stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Seite angebunden werden müssen und dass die Verkehrsuntersuchung im Verkehrsmodell nachweist, dass die gewählte Lösung funktioniert. Die Straße muss auch für den Verkehr in 10-15 Jahren leistungsfähig sein. Wenn die Ergebnisse vorliegen, wird darüber berichtet.

Frage: An der Hammerbacherstraße soll es eine Haltestelle mit Zugang zur Universität geben. Vor der Abbiegung von der B4 in die Friedrich-Bauer-Straße müsste auch eine Haltestelle sein, um die anderen Teile der Universität anzubinden.

Herr Gräf: Die bereits heute für den Busverkehr wichtige Bushaltestelle Erlangen Süd mit der Möglichkeit, über den Preußensteg zum Südgelände zu kommen, ist auch in der aktuellen Planung enthalten.

Herr Oberländer begrüßt eine Vielzahl von Anregungen aus dem Netz. Viele Punkte betreffen Details, die schon in früheren Veranstaltungen beantwortet wurden. Er verweist auf die Dokumentationen, die im Internet zur Verfügung stehen.

Frage: Inwieweit werden Radwege auf der jetzigen Trasse berücksichtigt?

Herr Gräf: In Nürnberg wird davon ausgegangen, dass der Radschnellweg auf der Westseite der B4 verläuft. Ab der Haltestelle Moosackerstraße stadtauswärts verläuft die geplante Trasse der StUB auf der gleichen Straßenseite. Bei Gewässerquerungen braucht es breite Brücken für die Gesamtheit der Planungen (StUB und Radweg). Auf Nürnberger Stadtgebiet funktioniert das relativ problemlos. Wenn man nach Tennenlohe hineinkommt ist der Reutleser Weg heute Fahrradweg und wird es auch in Zukunft sein können, hier ist ein Ausbau möglich. Durch Tennenlohe über das Wetterkreuz wird es schwieriger. Hier liegen viele Ideen vor, aber eine finale Lösung gibt es noch nicht. Im Bereich der Brucker Lache gibt es einen Radweg, der gut in einen Schnellweg umgebaut werden kann. Auf der Nürnberger Straße bestehen bei Herausnahme des Individualverkehrs im Bereich der Allee rechts und links genug Flächen für einen attraktiven Radschnellweg.

Frage: Geht es beim möglichen Umbau des Wetterkreuzes hauptsächlich darum, dies für den motorisierten Individualverkehr (MIV, v.a. Autos) zu optimieren?

Herr Gräf: Der Umbau muss sein, wenn die Variante östlich des Gewerbegebietes realisiert werden soll – der Straßenverkehr muss dann in sogenannten Parallelrampen geführt werden. Die Leistungsfähigkeit soll für den Berufsverkehr im Vergleich zur heutigen Situation optimiert werden. Die Variante, bei der die StUB hinter dem Gewerbegebiet vorbeiführt, ist nur mit dem Umbau möglich.

Frage: Fallen bei der Friedrich-Bauer-Straße Parkplätze weg? Ist auf der Straße ein Lärmschutz vorgesehen?

Herr Gräf: Ich will nicht ausschließen, dass Parkplätze wegfallen. Dass Parker auf der Straße stehen, wird sicher nicht mehr möglich sein. Parkplätze, die zu den Häusern gehören (Senkrecht-Parker) können gehalten werden. Lärmschutz ergibt sich grundsätzlich aus der Entwurfsplanung. In einer bewohnten Straße kann man keine Lärmschutzwände aufstellen, sondern, falls nötig, auf unsere Kosten bei den betroffenen Anwohnern Lärmschutzfenster installieren. Die konkrete Berechnung, ob und ggf. wer hiervon betroffen ist, erfolgt erst in der nächsten Planungsphase.

Frage: Ist die Haltestelle am Siemens-Campus so wie jetzt eingezeichnet fix?

Herr Gräf: Fix ist alles erst nach Erhalt des Planfeststellungsbeschlusses und wenn der Bau beginnt. Mit den Rahmenbedingungen, die hier vorliegen, befindet man sich aber hier schon sehr nahe am Optimum.

Frage: Die Nürnberger Straße ist eingezeichnet ohne MIV. Wird es für den MIV möglich sein, die Straße zu queren?

Herr Gräf: Ja.

Frage: Kann man zu den verschiedenen Varianten in Tennenlohe heute schon etwas sagen?

Herr Gräf: Die auszuwählende Variante wird sich zwischen dem jetzt eingezeichneten Verlauf und dem Wald bewegen (Fokus Hutwiese). Details werden aber erst mit den unmittelbar Beteiligten vor Ort in einem Lokalforum in Tennenlohe besprochen.

Frage: Ist das Thema Park & Ride in dem jetzigen Planungsstand schon enthalten?

Herr Gräf: Es ist konzeptionell enthalten, aber in der Planung noch nicht dargestellt. Wir sehen Park & Ride an der A 3 im Bereich der Raststätte Aurach vor. Dies können wir aber noch nicht im Detail darstellen. Auch in Erlangen wird über Park & Ride-Plätze diskutiert und auch an der Autobahnkreuzung Reutles / Tennenlohe soll Park & Ride angeboten werden.

Frage: Haben sich die Kosten durch den jetzigen Planungsstand verändert?

Herr Gräf: Nein. Die Investitionskosten, die wir im Januar veröffentlicht haben, nämlich 372 Millionen Euro (Preisstand 2019), haben sich durch die konkretere Planung bestätigt.



TOP 4 Aktueller Planungsstand - Teil 2

Vortrag Herr Gräf:

Jetzt geht es um den Abschnitt Werner-von-Siemens-Straße über den Himbeerpalast und die Sieboldstraße bis zum Vorplatz der Arcaden, wo sich bereits heute viele Bushaltestellen befinden. Die Rückfallebene – die gerade Trasse durch die Nürnberger Straße mit dem Bereich, der für den Autoverkehr gesperrt ist – ist weiterhin mit dargestellt. Die politischen Beschlüsse favorisieren klar die Trasse vorbei am Himbeerpalast und sind damit Planungsgrundlage für den Zweckverband.

Die Querung der Bahnanlage stellt eine ingenieurtechnische Schwierigkeit dar. Es geht nicht ebenerdig und aufgrund der Höhenverhältnisse auch nicht mit einer Brücke. Der einzige Weg führt unter den Bahngleisen hindurch. Die Stadt Erlangen hat dies schon vor 5 Jahren sehr intensiv mit positivem Ergebnis untersucht. Das Unterführungsbauwerk wird durch ein Ingenieurbüro weitergeplant und wir sind zuversichtlich, hier eine gute Lösung zu finden.

Nach der Bahnquerung führt die geplante Trasse zum heutigen Großparkplatz. An dieser Stelle wird auch ein städtebaulicher Wettbewerb der Stadt Erlangen durchgeführt. Die nahegelegene Haltestelle der Deutschen Bahn ermöglicht kurze Umstiege.

Auf dem Weg nach Herzogenaaurach wurde die Querung der Autobahn A 73 in Abstimmung mit der Stadtverwaltung inkl. der Radwege geprüft. Es besteht die Möglichkeit einer Brücke über die Autobahn oder einer Unterführung unter die Autobahn. Die Höhe der Brücke würde ca. 12 m über dem Geländeniveau liegen und ist damit nicht sinnvoll als Radweg umsetzbar. Man bräuchte eine 200 Meter lange Rampe – im Vergleich hierzu hätte die Unterführung Vorteile:

Da sich die Autobahn in Dammlage befindet, ist die geplante Trassenführung an dieser Stelle „geschmeidiger“ unterwegs und kommt etwa 2 m unterhalb des Niveaus des Regnitzgrundes heraus. Dann folgen eine kleine Steigung und ein Übergang in die Brücke. Die Unterquerung ist zwar technisch aufwändiger, aber im Höhenverlauf besser umsetzbar. Mit dieser Variante wird man in den Wettbewerb zur Regnitzquerung gehen.

Am Bahnhof ist eine Wendeschleife eingezeichnet, die von beiden Seiten nutzbar ist, die jedoch momentan ausschließlich als Platzhalter an dieser Stelle dient und sich später an den Rahmenbedingungen des städtebaulichen Wettbewerbs Regnitzstadt orientieren wird. Die Rückfallebene über die Kosbacher Brücke ist auch weiterhin in den Planungsunterlagen enthalten.

Im Zentrum von Büchenbach verläuft der Adenauerring in zwei Bögen. In diesem Bereich gibt es heute vier (östlich der Einmündung In der Reuth) bzw. zwei (westlich der Einmündung In der Reuth) Fahrspuren mit 5.000 – 7.000 Autos am Tag. Diese Belastung ist im östlichen Bereich auch auf der Hälfte der Fahrspuren unterzubringen. Ein Rasengleis neben bestehender Straße und Rad- und Gehweg im

westlichen Bereich würde die Straßenbahn entsprechend nach rechts schieben, dort würde man einen bepflanzten Wall tangieren. Die bestehenden Wälle müssten dann durch eine Stützwand ersetzt werden. Es wird geprüft, mit der StUB hier auf der Straße zu bleiben, also einen straßenbündigen Bahnkörper umzusetzen, bei dem sich Straßenbahn und Autos die Straße teilen. Diese Untersuchung folgt noch und wir werden über die Ergebnisse informieren.

Am Rudeltplatz, an dem das neue Stadtteilzentrum entstehen soll, ist die Haltestelle in der Lindnerstraße ein kontrovers diskutiertes Thema. Die Lösung passt aus unserer Sicht aber optimal ins Gesamtkonzept, da sich hier das öffentliche Leben abspielt. Den bestehenden Diskussionen werden wir uns stellen.

Die Autobahn bei Haundorf wird in den nächsten Jahren als sechsspurige Autobahn ausgebaut. Wir planen eine Brücke über die Autobahn, da das Gelände sehr hoch liegt.

Im Gegensatz zu den Plänen des Raumordnungsverfahrens soll die Querung der Kreisstraße ERH 25 nicht im Kreuzungsbereich der Feldstraße und der Haundorfer Straße erfolgen, sondern näher am Haundorfer Ortskern. Dieses Thema wurde im Rahmen eines virtuellen Lokalforums im Oktober 2020 mit rund 35 interessierten Bürger*innen diskutiert (<https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-06-10-2020/>). Die Haltestelle wird hierdurch ca. 120 m in Richtung Haundorf verlagert.

Auf dem PUMA Way / Straße „Zum Flughafen“ war ursprünglich geplant, dass die StUB diagonal über den Kreisverkehr führt. Auf Basis eines intensiven Abstimmungsprozesses mit Stadt- und Landkreis wurden Haltestelle und Straßenbahn an die Stelle verlegt, wo heute die Straße ist. Dadurch wird die Straße um zehn Meter verschoben. Der Kreisverkehr kann dann an dieser Stelle erhalten werden.

TOP 5 Fragerunde 2

Frage: Stimmt es, dass die StUB auf dem Schulgelände am Rudeltplatz über den Pausenplatz fahren wird? Und kann man schon mehr über den Bereich des Park & Ride-Parkplatzes an der Autobahn sagen?

Herr Gräf: Die Fläche, über die die StUB fahren würde, ist momentan eine zusätzlich genutzte Fläche für den Pausenplatz der Schule. Zudem werden wir auch einen Teil des Parkplatzes für die StUB benötigen.

Für die Lage der Park & Ride-Anlage gibt es zwei Kriterien: Wir müssen an die Autobahn herankommen und Personen, die ihr Auto hier abstellen, sollen natürlich in die StUB einsteigen können. Die Haltestelle Haundorf soll von diesem Parkplatz zu Fuß erreichbar sein, damit keine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden muss.

Frage: Sie wollen mit der Unterquerung der A73 in den Wettbewerb gehen. Ist damit die Überführung der Autobahn trotzdem noch im Rennen? Wenn es die Unterführung wird, wie ist dann der Hochwasserschutz sichergestellt? Inwieweit sind diese Punkte in den Wettbewerb Regnitzquerung integriert?

Herr Gräf: Das Hochwasser ist einer der Knackpunkte. Hier sind wir noch nicht mit allen Untersuchungen durch, dies ergibt sich erst mit den weiteren Planungsphasen. Trotzdem gehen wir jetzt erst einmal mit dieser Lösung ins Rennen. Die Autobahn befindet sich ja bereits in Dammlage. Sie würde dann eine Brücke über die tieferliegende StUB bekommen. Eine endgültige Festlegung kann hier aber noch nicht erfolgen.

Im städtebaulichen Wettbewerb zum Großparkplatz ist die StUB so, wie wir sie heute darstellen, berücksichtigt (Ausnahme symbolische Wendeschleife) - eine Kompatibilität ist also sichergestellt.

Frage Dr. Ewen: Sie überlegen die vierspurige Straße teilweise gemeinsam mit Autos und Straßenbahn zu nutzen. Verändert das nicht die Finanzierungsbedingungen?

Herr Große-Verspohl: Beim Adenauer-Ring ist angedacht, zwei Fahrspuren für die StUB abzugeben. Diese Art der Verkehrsführung war bereits in den früheren Planungen vorgesehen. Im westlichen Bereich, wo die Straßenführung zweispurig ist, überlegen wir, mit der StUB im Verkehr mit zu schwimmen. Durch eine Gesetzesänderung, die im Frühjahr erfolgt ist, können diese Abschnitte mit gefördert werden.

Frage: Ist an der Querung der A 3 ein Park & Ride-Parkplatz vorgesehen? Ist das angedachte Park & Ride denn auch so möglich?

Herr Gräf: Park & Ride befindet sich in dem Bereich, ist aber noch nicht konkret geplant und muss auch in Abstimmung mit dem Bund erfolgen, dem die Autobahn gehört. Die Park & Ride-Anlage und die bestehende Rastanlage müssen räumlich voneinander getrennt bleiben. Attraktiv ist, dass bestehende Abfahrten zum Rastplatz und zur Park & Ride-Anlage gemeinsam genutzt werden sollen. Auch mit der Haltestelle näher an Haundorf ändert sich an der Situation nichts.

Frage: Auch die Rückfallebenen werden weiter in die Planung einbezogen. Wie wird damit weiter umgegangen?

Herr Gräf: Das kann nicht pauschal für alle Rückfallebenen beantwortet werden. Die Rückfallebenen, die weiterhin im Verkehrsgutachten untersucht werden, bleiben auch weiterhin im Blick. Manche Rückfallebenen sind auch in der Umweltprüfung relevant und wurden schon sehr konkret kartiert. Wir hoffen natürlich, dass sich unsere Entscheidungen bestätigen werden. Hier kommt es auf die Aussagen des Umwelt- bzw. Verkehrsgutachters an.

Frage: Betrifft den Radverkehr in Herzogenaurach und die Brücke über die A3 - ist hier ein kombinierter Radweg zur Trasse vorgesehen?

Herr Gräf: Es ist kein unmittelbarer Radweg vorgesehen. Mit einem neuen Radweg würden neue Investitionskosten für die Autobahnbrücke und Eingriffe in die Wald- und Naturgrundstücke entstehen. Der Zweckverband konzentriert sich an dieser Stelle auf die StUB und nimmt wahr, dass es den Wunsch für eine Radverbindung gibt. Ansprechpartner sind in diesem Fall aber die beiden Städte Erlangen und Herzogenaurach. Es gibt ja bereits einen Radweg und die Stadt Erlangen hat den lückenlosen Ausbau bereits beschlossen.

Frage: Es gibt zwei Möglichkeiten zur Querung der A 73. Die meisten Teilnehmer haben sich für die Unterquerung ausgesprochen. Wie ist hier der Entscheidungsstand?

Herr Gräf: In den Wettbewerb für die Regnitzquerung geht der Zweckverband mit der Unterquerung. Die endgültigen Beschlüsse werden getroffen, wenn die Ergebnisse vorliegen.

Frage: Es stellt sich die Frage der Fahrgastprognosen. Zum einen sind wegen Corona mehr Menschen im Homeoffice. Dazu kommt das 365 Euro-Ticket sowie der geplante Stellenabbau bei Schaeffler. Wie rechnet der Zweckverband diese Entwicklungen auf die Fahrgastzahlen um?

Herr Gräf: Die genannten Punkte spielen sicherlich eine Rolle. Genauso wird aber auch die Förderung eines klimafreundlichen Verkehrs relevanter. Die Entwicklungen lassen sich nicht vorhersagen. Verkehrszahlen des Jahres 2020 taugen aufgrund der besonderen Situation nicht für Projektionen des Verkehrs in 10 oder mehr Jahren. Der Verkehrsgutachter wird Prognosen bis 2023 vorlegen, darauf wird man warten müssen.

Frage: Die letzten Fahrgastprognosen sind aus den Jahren 2018/2019. Wann wird es neue Prognosen geben?

Herr Gräf: Bis etwa 2023 wird man mit neuen Ergebnissen rechnen können.

Frage: Gibt es Erfahrungen aus anderen Städten, inwieweit diese Prognosen letztendlich zutreffen?

Herr Gräf: Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern, die solche Vorhaben mit großen Beträgen fördern, legen sehr viel Wert darauf, dass hier sehr konservativ gerechnet wird. Die prognostizierten Zahlen dürfen auf keinen Fall unterschritten werden. Dies hat in der Vergangenheit an vielen Stellen dazu geführt, dass die Zahlen in der Praxis überschritten wurden. Ein prominentes Beispiel aus der Nachbarschaft ist die Erweiterung der Strecke der Nürnberger Straßenbahn bis zur Haltestelle Am Wegfeld. Diese ist vor vier Jahren verlängert worden und die Fahrgastzahlen, die dort prognostiziert wurden, wurden zum Teil deutlich überschritten. Der Gutachter ist derselbe, der auch für den Zweckverband arbeitet.

TOP 6 Aktueller Planungsstand - Teil 3 „Regnitzquerung“

Vortrag Herr Große-Verspohl:

An der Regnitzquerung soll ein Bauwerk mit architektonischem Anspruch entstehen. Deshalb erfolgt hier keine klassische Vergabe an ein Ingenieurbüro, sondern es soll ein Architekturbüro hinzugezogen werden, das gestalterische Ideen zur Brücke einbringen kann. Hierzu findet ein Gestaltungs-/Realisierungswettbewerb für das Brückenbauwerk statt. Im Onlinedialog im Juli 2020 gingen 82 Anregungen in den fünf Kategorien Gestaltung, Umwelt, Technische Planung, Kosten und Sonstiges ein. Die Vorschläge wurden entsprechend aufbereitet und den teilnehmenden Planungsbüros übergeben (<https://stadtumlandbahn.de/dialog/edialog/realisierungswettbewerb/>).

Der Teilnahmewettbewerb wurde jetzt gestartet: In der ersten Phase werden die Büros auf ihre formale Qualifikation geprüft. In der zweiten Phase werden bis zu sieben Büros aufgefordert, konkrete Entwürfe zu erarbeiten. Im April 2021 ist die Tagung des Preisgerichts geplant. Dieses besteht aus vielen fachlichen Vertretern sowie Vertretern aller Erlanger Stadtratsfraktionen.

Der nächste Schritt ist die dritte Leistungsphase, mit der man Anfang nächsten Jahres in die Entwurfsplanung starten wird. Es erfolgt eine vertiefte Planung der Brücken und Unterführungen sowie die Erstellung weiterer Fachgutachten, z. B. zu Umwelt, Verkehr und Schall. Noch ausstehend ist ein Dialogforum zum Themenschwerpunkt Haltestellen, das hoffentlich im Frühjahr 2021 als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden kann. Der Bereich Tennenlohe soll im Rahmen eines Lokalforums begangen werden. Das Format hängt stark von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie ab.

Zudem bietet der Zweckverband folgende weitere Angebote an:

Beteiligungsprojekt für Kinder und Jugendliche 3.-5. November 2020 sowie 17.-19. Februar 2021 unter strenger Berücksichtigung der Hygieneregeln.

Offene Geschäftsstelle: Dienstag 17.11.2020 / Dienstag 15.12.2020, 15:00-17:00 Uhr, nur mit Voranmeldung: bis Freitag 12:00 Uhr vor dem entsprechenden Termin per E-Mail (info@stadtumlandbahn.de) mit dem Betreff „Offene Geschäftsstelle“.

TOP 7 Fragerunde 3

Frage: Wie ist das Bild einer „luftigen“ Brücke im Realisierungswettbewerb angelegt? Fordern Sie hier bewusst Leichtigkeit oder welche Vorgaben gehen an die Planer?

Herr Große-Verspohl: Bei der vom Zweckverband veröffentlichten Visualisierung war die Forderung an den Grafiker, die Brücke möglichst schlicht zu halten, um Freiräume für neue Ideen zu lassen und den Architekten möglichst wenige Vorgaben

zu machen. Daher sind wir jetzt sehr gespannt auf die Vorschläge aus dem Wettbewerb.

Frage: Die Brücke soll für Autos nicht zugelassen sein. Ist es eine Vorgabe an die Planer, dass es eine Brücke gibt, auf der PKW-Verkehr auf keinen Fall möglich ist?

Herr Große-Verspohl: Die Regierung von Mittelfranken hat im Raumordnungsverfahren klar festgeschrieben, dass die Brücke zur Regnitzquerung nur für die StUB sowie für den Bus und den Rettungsdienst und Betriebsdienstfahrzeuge nutzbar ist.

Frage: Welche Vorgaben gibt es bei dem Wettbewerb an die Brücke in Bezug auf Höhe, Breite, Maße?

Herr Gräf: Es ist eine nutzbare Breite von 6,5 Metern nötig. Hier können sich zwei Straßenbahnen bzw. Busse begegnen. Die Straßenbahn und die Busse teilen sich den Straßenraum, es gibt also keine eigene Gleisspur. Es gibt jeweils eine Fahrspur Richtung Osten und Richtung Westen. Zu den 6,5 Metern kommen noch die Seitenstreifen hinzu, die unter Berücksichtigung aller Vorschriften so schmal wie möglich sein sollen.

In der Höhe gibt es klare Grenzen nach oben und unten. Die landesplanerische Beurteilung gibt vor, dass die Brücke unauffällig sein soll, d.h. nicht höher als nötig. Darüber hinaus müssen landwirtschaftlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr und auch die zahlreichen dort ansässigen Fledermäuse berücksichtigt werden. Damit ergibt sich die lichte Höhe von ca. 6,5 Metern.

Frage: Steht schon eine Firma fest, die die Querung planen wird?

Herr Gräf: Nein. Am Wettbewerb sollen sich bis zu sieben Planungsbüros beteiligen. Aus diesen Vorschlägen wird das Preisgericht entscheiden, wer den Planungsauftrag bekommt.

Frage: Es wird kritisiert, dass man eine relativ hohe Brücke durch den Regnitzgrund baut. Was kann man konkret tun, um die Umwelt und den Erholungswert zu erhalten?

Herr Gräf: Man hat alle relevanten Aspekte einbezogen, etwa die Fledermäuse oder auch die Trassierung möglichst in der Nähe des Radweges, um die umliegende Natur zu erhalten. Natürlich gibt es darüber hinaus weitere Kriterien: Die Brücke soll stabil, instandhaltungsfreundlich und unauffällig sein. Diese Bewertungskriterien finden sich auch bei der Bewertung durch die Jury wieder.

Frage: Was ist mit dem Rest von Herzogenaurach, der nicht gezeigt wurde?

Herr Gräf: Die heutige Präsentation beschränkte sich auf die Bereiche, in denen sich seit dem letzten Dialogforum etwas getan hat und sich nach dem Raumordnungsfahren interessante Änderungen ergeben haben. Wenn man weiter von Puma in Richtung der Innenstadt Herzogenaurach fährt, gibt es eine

Vorzugstrasse und eine Rückfallebene. Die Vorzugstrasse führt durch die Rathgeberstraße, quert die Aurach und führt über die Haltestelle Schaeffler-Osttor zur Haltestelle Herzogenaurach Zentrum. Die Trasse der Rückfallebene verläuft über die Straße „Zum Flughafen“, den Polizeikreisel, die Bahnhofstraße zur Haltestelle Herzogenaurach Zentrum. Dieser Stand für das Raumordnungsverfahren ist weiterhin gültig. Am Ende gehen wir mit den Planungen nochmals in die Stadträte. Zu diesem Zeitpunkt werden die Pläne auch zur Einsicht verfügbar sein.

Frage: Gibt es Neuerung zum Thema Ost-Ast?

Herr Große-Verspohl: Der Ost-Ast ist momentan nicht Gegenstand des Satzungszwecks. Die Bürgermeister entlang des Ost-Astes und entlang der Gräfenbergbahn sowie einiger weiterer angrenzender Gemeinden haben sich zu einem Bündnis zusammengefunden, um den Ost-Ast wieder in die Planungen miteinzubeziehen. Die Gemeinden fällen momentan Beschlüsse, um ihre Landkreise aufzufordern, diesbezüglich wieder aktiv zu werden.

Frage: Was bringt die symbolische Einzeichnung der Wendeschleife am Bahnhof in Erlangen?

Herr Große-Verspohl: Aus betrieblichen Überlegungen heraus ist eine Wendeschleife erforderlich. Die nächste Wendeschleife befindet sich voraussichtlich im Bereich der Erlanger Südkreuzung. In der Bauphase wird sich hier eine Zeit lang ein Endpunkt befinden, bis der nächste Streckenabschnitt gebaut ist. Die genaue Lage der Wendeschleife kann noch variieren, je nachdem, was auf dem Großparkplatz gebaut werden soll.

Frage: Durch die Lindnerstraße soll die StUB gemeinsam mit Bussen durchfahren. Wie groß wird hier die Verkehrsbelastung sein? Mit wie vielen Bahnen und Bussen ist hier zu rechnen?

Herr Große-Verspohl: Dieser Abschnitt ist nur eine Straße für Busse und Fahrräder sowie in Zukunft auch für Straßenbahnen. Für den motorisierten Individualverkehr ist sie gesperrt. Für die Bahnen ist ein 10-Minuten-Takt mit zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit vorgesehen, für die Busse sind aktuell drei Linien mit unterschiedlicher Taktung geplant.

TOP 8 Abschlussbemerkungen und Verabschiedung

Herr Oberländer gibt eine Rückmeldung aus dem Chat: Es gab eine ganze Reihe von positivem Feedback über das Format und die Inhaltsvermittlung der Veranstaltung.

Herr Dr. Ewen sieht das hybride Format mit vielen Beteiligten und Fragen als gelungen an und bedankt sich bei allen Beteiligten.

Ein Dank kommt auch von Geschäftsleiter Herr Große-Verspohl. Er bedauert, dass in der jetzigen Situation kein direktes Zusammenkommen möglich war. Weitere Ideen

können über die Anmerkungsbögen oder per E-Mail an den Zweckverband übermittelt werden.

TOP 9 Fragen, die nicht während der Veranstaltung beantwortet wurden:

Frage: Strasse kommt. Gibt es noch etwas Hoffnung auf Anderung?

Antwort: Wir befinden uns derzeit im Abschluss der Vorplanung, d.h. der exakte Streckenverlauf sowie weitere Details, z. B. Haltestellen, stehen noch nicht fest. Wir laden Sie herzlich dazu ein, Ihre Ideen und Vorschläge im Rahmen der weiteren Beteiligungsformate einzubringen.

Frage: Sehen Sie durch die Führung der Stub durch die Friedrich-Bauer-Straße wirklich eine verbesserte Anbindung des Siemens Campus? Gegenüber einer Führung entlang der B4 erfolgt eine minimale Verkürzung des Fußwegs für den äußersten Ostteil des Campus. Der Großteil ist nicht angebunden. Demgegenüber steht eine Fahrzeitverlängerung durch die Führung durch eine Tempo 30-Zone, die massive Belastung der Anwohner in der Friedrich-Bauer-Str. und eine Gefährdung der Radfahrer im Bereich Preußensteg

Antwort: Durch eine Haltestellenlage an der Hammerbacherstraße entsteht eine wesentlich bessere Erschließung als bei möglichen anderen Haltestellenlagen. Insbesondere zu den östlichsten Modulen des Siemens-Campus werden die Fußwege kurz sein. Mit jedem Meter, den die StUB näher an den Siemens-Campus herankommt, vergrößert sich der Erschließungsbereich der Haltestelle in den Siemens-Campus hinein. Zudem sind Querungen der Hammerbacherstraße oder der Paul-Gossen-Straße so nicht notwendig. Die Streckenführung bringt zudem Vorteile bei der Querung der Südkreuzung.

Frage: Das Ziel PKW-Verkehr reduzieren ist wichtig: wie viele PKW fahren heute (Zahlen aus jüngster Zeit) im StUB-Raum und wieviele werden den Prognosen im Verkehrsmodell zu folge in 2030 mit StUB im StUB-Raum unterwegs sein?

Antwort: In der Methodik des Verkehrsgutachten wird der sogenannte Mitfall (Situation mit StUB im Jahr 2030) gegen den Ohnefall (Situation ohne StUB im Jahr 2030) miteinander verglichen. Die vorliegenden Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass im Mitfall jährlich ca. 31 Mio. PKW-Kilometer weniger im Untersuchungsraum zurückgelegt werden als im Ohnefall. Der Untersuchungsraum umfasst dabei Herzogenaurach, Erlangen und den Nürnberger Norden.

Frage: Gibt es inzwischen eine halbwegs seriöse Schätzung, wie viel CO2 beim Bau der StUB freigesetzt wird?

Antwort: Zu diesem relativ frühen Planungszustand sind dazu noch keine konkreten Aussagen möglich. Eine Ermittlung zum reinen Ausstoß der Bauarbeiten ist sehr komplex und nur näherungsweise möglich. Die Regierung von Mittelfranken hat in

der landesplanerischen Beurteilung aber festgehalten, „Es ist wenig plausibel, dass eine vollständige CO₂-Bilanz negativ ist“

Frage: Denken wir mal an die stark befahrene Gebbertstraße und Paul-Gossen-Straße ab Südkreuzung ab 16:30 werktags. Eine gesperrte Nürnberger-Straße wird die Lage erheblich verschlechtern und die Stauung auf der B4 verstärken.

Antwort: Die Stadt Erlangen plant hierzu ein Verkehrsgutachten zu vergeben und die Wirkungen entsprechend zu untersuchen. Eine abschließende Entscheidung wird nach Vorliegen der Ergebnisse getroffen.

Frage: Der Klimawandel stellt uns vor große Herausforderungen. Wie kann man Herzogenaurach davon überzeugen, den Radverkehr mit einer zweiten Trasse zu unterstützen. Geld vom Bund wäre da!

Antwort: Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn hat hierauf keinen Einfluss. Hier wäre der richtige Ansprechpartner die Stadt Herzogenaurach.

Neben vielen Fragen und Hinweisen zum Thema der Veranstaltung gingen auch weitere Anmerkungen ein, die das Konzept einer schienengebundenen Straßenbahn generell in Frage stellen. Da dies bereits hinreichend in zurückliegenden Veranstaltungen diskutiert wurde, werden diese Hinweise hier nicht abgebildet und kommentiert.