

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

– Dokumentation 10. Dialogforum –

Datum:	Dienstag, 30. November 2021
Ort:	Virtuelles Dialogforum
Zeit:	18.00 Uhr – 21.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:

TOP 1	Begrüßung, Anmoderation, Gespräch mit den Stadtoberhäuptern	2
TOP 2	Aktueller Planungsstand	3
TOP 3	Impulsvortrag Haltestellengestaltung	4
TOP 4	StUB-Haltestellen – Anforderungen aus Regelwerken	5
TOP 5	Vorstellung Workshop-Konzept.....	5
TOP 6	Präsentation der Ergebnisse der Gruppenarbeit	6
TOP 7	Anmerkungen, Fragen, Diskussion	7
TOP 8	Verabschiedung.....	8
TOP 9	Anmerkungen und Fragen aus dem Chat	9

TOP 1 Begrüßung, Anmoderation, Gespräch mit den Stadtoberhäuptern

Herr Ilgner, Moderator von team ewen, begrüßt die ca. 100 Teilnehmenden zum 10. Dialogforum des ZV StUB und erklärt den Ablauf der digitalen Zoom-Veranstaltung. Das Forum wird aufgrund der aktuellen Corona-Situation im virtuellen Format durchgeführt. Neben den Referent*innen und dem interessierten Publikum nehmen auch Vertreter*innen des sog. Inneren und Äußeren Kreises des Dialogforums teil. Der Zugangslink wurde öffentlich kommuniziert und war u. a. auch auf der Webseite des Zweckverbands abrufbar. Nach einer kurzen Einführung und Hintergründen zum aktuellen Projektstand geht es in dieser Sitzung schwerpunktmäßig um die Thematik „Haltestellen“ für die StUB. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln sollen die verschiedenen Facetten zur Haltestellenplanung mit den Teilnehmenden diskutiert werden. Nach einführenden Präsentationen zu den verschiedenen Themenschwerpunkten des Abends wird in unterschiedlichen Kleingruppen gearbeitet.

Anschließend begrüßt Herr Ilgner die drei Stadtoberhäupter Herrn Dr. Hacker, Erster Bürgermeister von Herzogenaurach, Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen und in Vertretung für Herrn König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Herrn Ruf, Leiter des Stabs Stadtentwicklung.

(Anm.: Herr König kam aufgrund einer Terminüberschneidung ein wenig später.)

Die Diskussionsergebnisse aus den Kleingruppen werden zusätzlich in Form eines Graphic-Recordings, d.h. eines Live-Zeichnens der Beiträge, dokumentiert. Das Dokument ist hier abrufbar: [StUB Graphic Recording 10. Dialogforum 20211130.JPG \(4096x3636\)](https://www.stadtumlandbahn.de/StUB_Graphic_Recording_10_Dialogforum_20211130.JPG) ([stadtumlandbahn.de](https://www.stadtumlandbahn.de))

Zusätzlich wird die virtuelle Veranstaltung von zwei Dolmetscherinnen begleitet, um auch gehörlosen Menschen die Teilnahme zu ermöglichen.

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Ilgner): Wieso ist das Thema Haltestellen gerade für die Stadt Erlangen ein so wichtiges Thema?

Antwort: Die Frage ist, wie eine ideale Haltestelle aussehen muss. Sie soll gut erkennbar und barrierefrei sein, aber zum Beispiel auch ausreichend Fahrradständer aufweisen. Auch technische Voraussetzungen, wie die Länge der Bahn und der Haltestellen müssen zueinander passen. Haltestellen sollen möglichst nicht in Kurven liegen. Die Herausforderung liegt darin, dass die StUB größtenteils nicht auf einer grünen Wiese gebaut wird, sondern in bebauten Städten, hier lassen sich nicht alle Dinge verändern. Die Aufgabe besteht darin, dass Kompromisse zwischen allen Anforderungen gefunden werden. Es wird nicht möglich sein, Perfektion an allen Stellen zu erreichen. Der Erfolg der StUB wird sich auch an den Haltestellen entscheiden, denn dort steigt man ein bzw. aus – nicht auf den Wegen dazwischen.

Frage an Herrn Dr. Hacker (Herr Ilgner): Welche neuen Erkenntnisse erhoffen Sie sich durch das heutige Dialogforum?

Antwort: Neben allen Herausforderungen, die Herr Dr. Janik bereits angesprochen hat und die wir heute bearbeiten wollen, dient jedes Dialogforum auch als Information dafür, wie weit das Projekt bereits fortgeschritten ist. Heute befinden wir uns bereits im Feintuning mit dem Fokus auf Haltestellen. Besonders spannend fand ich hierzu auch die Workshops, in denen die Kinder und Jugendlichen mit Lego gebaut und andere Aspekte, wie

Versorgungsmöglichkeiten oder Grünflächen, eingebracht haben. Ich bin gespannt, welche Hinweise und Rückmeldungen heute aus dem Dialogforum hervorgehen werden. Sicherlich können die Haltestellen entlang der StUB nicht alle komplett einheitlich gebaut werden, dafür sind die spezifischen Gegebenheiten in den drei Städten zu unterschiedlich.

Frage an Herrn Ruf (Herr Ilgner): Was macht aus ihrem Blickwinkel die „perfekte“ Haltestelle aus, sofern es eine solche überhaupt gibt?

Antwort: Die eine perfekte Haltestelle wird es nicht geben. Üblicherweise bauen wir nur Haltestellen, die alle Kriterien bezüglich Barrierefreiheit, Beleuchtung, Wartehäuschen etc. erfüllen. Aber auch hier kann man vielleicht manches etwas „pfiffiger“ lösen. Dazu gehören Beispiele aus Freiburg, Karlsruhe und Straßburg. Es lohnt sich, sich dort Anregungen zu holen. Aber wie auch schon angesprochen, es gibt viele Restriktionen in den Städten. Die verschiedenen Anforderungen an den begrenzten Raum müssen in einen Kompromiss fließen.

Frage an Herrn König (Herr Ilgner): Was assoziieren Sie mit einer perfekten Haltestelle?

Antwort: Das (Gesamt-)Design spielt sicherlich eine wichtige Rolle. Eine Haltestelle soll einladend sein und auch das Umsteigen soll einfach sein, damit die StUB von vielen Menschen genutzt wird. Aber ganz wichtig ist auch der Aspekt, für Menschen mit Handicap eine gute Haltestelle zu schaffen, damit Mobilität sicher und eigenständig erfolgen kann. In den heutigen Workshops sollen hierzu viele neue Ideen gesammelt werden.

TOP 2 Aktueller Planungsstand

Frau Guttzeit, Geschäftsleiterin ZV StUB, gibt im Anschluss einen Überblick zum aktuellen Planungsstand: Die Planungen befinden sich in der Leistungsphase 3, der Entwurfsplanung. Bei Bauvorhaben werden 9 verschiedene Leistungsphasen unterschieden: Phase 1 (Grundlagenentwicklung) und Phase 2 (Vorplanung) sind bereits abgeschlossen. Die Ergebnisse der Vorplanung können auf der neuen Webseite der StUB mit Streckenplänen in verschiedenen Maßstäben eingesehen werden. Ein wichtiger Bestandteil der Vorplanung war das Raumordnungsverfahren. Hier wurde die Raumverträglichkeit der vorgelegten Trasse bestätigt. In der Entwurfsphase wird nun die detaillierte Planung unter Berücksichtigung aller projektspezifischen Problemstellungen weiterentwickelt. Dies stellt die Grundlage für das Genehmigungsverfahren (Planfeststellungsverfahren – Phase 4) dar.

In Leistungsphase 3 beschäftigen sich die Planerinnen und Planer des ZV StUB vertieft mit der Planung von Unterführungen und Brücken. Ein besonderer Fokus liegt auf der Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen. Hier wurde nach Ausschreibung eines Wettbewerbs der Auftrag zum Planen der Brücke zwischenzeitlich an das Ingenieurbüro Grassl vergeben. Weitere Schwerpunkte in dieser Leistungsphase sind die Erstellung der Fachgutachten zu Schall, Verkehr und der Umweltverträglichkeit. So wurde beispielsweise das mikroklimatische Gutachten in Auftrag gegeben. In diesem Gutachten wurden mögliche klimaökologische Auswirkungen der neuen Brücke über den Regnitzgrund untersucht. Im Ergebnis wurde die geplante Brücke aus klimaökologischer Sicht als „vertretbar und unkritisch“ eingestuft.

Herr Gräf, Technischer Leiter des ZV StUB, stellt den Prüfauftrag „Brucker Lache“ an der B 4 vor, hier werden der Verlauf entlang des Waldes und der Fahrspuren der B 4 geprüft. Nach

der planerischen Prüfung wurde nun eine Verkehrsentwicklungsstudie durch die Stadt Erlangen beauftragt. Im ersten Halbjahr 2022 sollen erste Ergebnisse vorliegen.

Die Streckenverlaufsplanung in Büchenbach ist abgeschlossen. Das Hauptgleis nach Herzogenaurach verläuft am Adenauerring im straßenbündigen Bahnkörper (MIV und Straßenbahn teilen sich den Verkehrsraum) komplett durch Büchenbach bis nach Büchenbach-West. Die Wendeschleife befindet sich im Bereich des Nahversorgungszentrums Rudeltplatz.

Herr Große-Verspohl, Kaufmännischer Leiter Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, präsentiert eine Übersicht über die aktuell geplanten Haltestellen im Streckenverlauf. (s. Präsentation S. 5 ff.)

- Nürnberg (Knoblauchland): 5 Haltestellen
- Erlangen Tennenlohe: 2 Haltestellen
- Erlangen Süd – Erlangen Hauptbahnhof: 10 Haltestellen
- Erlangen West: 6 Haltestellen
- Herzogenaurach: 7 Haltestellen

Anm.: die vollständige Präsentation finden Sie hier:

https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Dialogforum/10_Dialogfourm/StUB_Praesentation_ZV_StUB_10_Dialogforum_20211130.pdf

TOP 3 Impulsvortrag Haltestellengestaltung

Stephan Besier, Dipl.-Ing. für Raum- und Umweltplanung (Schwerpunkt Infrastruktur von Stadt und Stadtbahnen) stellt in seinem Impulsvortrag Grundlagen für die Planung und Gestaltung von Haltestellen vor. Wichtig ist, dass bei der Planung einer Haltestelle funktionale und ästhetische Aspekte Berücksichtigung finden.

Für die StUB wird ein Gestaltungshandbuch (GHB) entwickelt. In diesem wird das gestalterische Leitbild für die StUB definiert.

Bei der Ausarbeitung des GHB müssen negative Eindrücke, wie ungünstige Farbwirkung, ungepflegter Eindruck, Trennwirkung und unklare Ablesbarkeit im Kreuzungsbereich vermieden werden. Ziel sind positive Eindrücke, wie gepflegte Rasengleise, elegante und transparente Haltestellen sowie saubere Details in der Bogengestaltung.

Für die Umsetzung bilden die technischen Richtlinien zur Straßenbahninfrastruktur sowie die Funktionselemente („Ausstattung der Haltestelle“) die Grundlage. Die Funktionselemente sind hierbei auch ästhetisch wirksam. Die Haltestelle bildet eine sehr wichtige Schnittstelle zum Fahrgast und ist „die Visitenkarte“ eines Verkehrsunternehmens.

Bei der Planung einer Haltestelle müssen viele Elemente - von der Wartehalle über den Gleiskörper und Bahnsteig, Geländer und Spritzschutz bis hin zur technischen Ausstattung - berücksichtigt werden. Auch Bäume, Sitzmöglichkeiten, Abfalleimer und die Beleuchtung sind wichtige Aspekte, sowohl bei der Funktionalität als auch bei der Gestaltung der Haltestelle. Zudem besteht die Aufgabe Sonderlösungen für einzelne Haltestellen zu finden. Die Sicherheit darf nicht wegen gestalterischen Gesichtspunkten vernachlässigt werden, sicherheitsrelevante Elemente müssen immer gut erkennbar sein.

Die StUB ist technisch gesehen eine Fortführung der Straßenbahn aus Nürnberg, der größte Anteil liegt auf Erlanger Stadtgebiet. Zu beachten ist, dass es Abschnitte sowohl im inner- als auch im außerstädtischen Raum gibt. Hier muss im Dreiklang eine Identität geschaffen werden, die sich gut in alle drei Städte integriert. Durch ein gemeinsames Leitbild sollen Transparenz und Leichtigkeit sowie Eleganz durch Einheitlichkeit bei voller Funktionalität und Barrierefreiheit geschaffen werden.

Die Präsentation von Hrn. Besier finden Sie hier:

https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Dialogforum/10_Dialogfourm/StUB_Stephan_Besier_Impulsvortrag_Haltestellengestaltung_10_Dialogforum_20211130.pdf

TOP 4 StUB-Haltestellen – Anforderungen aus Regelwerken

Herr Gräf ergänzt in seinem Vortrag die weiteren Rahmenbedingungen, die es bei der Konzeption einer Haltestelle zu berücksichtigen gilt. Hierzu existieren zahlreiche Regelwerke. Zentral ist die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab, insbesondere § 31). Hier werden konkrete Standards vorgegeben, die die Haltestellen erfüllen müssen. Das sind unter anderem:

- Erkennbarkeit
- sichere Erreichbarkeit
- Name der Haltestelle
- Netz- und Fahrpläne
- Wetterschutzanlagen und Sitzmöglichkeiten

Außerdem muss ein sicheres und bequemes Ein- und Aussteigen gewährleistet sowie die Breite und Querneigung des Bahnsteigs nach Stärke und Verkehrsströmen angepasst sein. Als Positivbeispiele werden die Haltestellen „Am Wegfeld“, „Dokuzentrum“ und „Westfriedhof“ in Nürnberg aufgeführt (s. Präsentation S.16 f.)

TOP 5 Vorstellung Workshop-Konzept

Im Anschluss stellt Frau Gräßel, Teilprojektleiterin für Verkehrsanlagen beim ZV StUB, das Konzept für die nachfolgende Arbeit in Kleingruppen vor. Der aktuellen Sitzung war ein Workshop im Oktober 2021 („Haltestellen gemeinsam planen“) vorausgegangen. Hier haben Vertreter*innen von Menschen mit spezifischen Anforderungen (unter anderem Senior*innen und Menschen mit Behinderung) und Teilnehmende aus dem inneren und äußeren Kreis des Dialogforums über Haltestellen gesprochen. Wichtige Punkte waren hierbei die Wartehalle, Inklusion, umliegende Infrastruktur, Begrünung, Positionierung der Ausstattung an der Haltestelle, Informationsmöglichkeiten an der Haltestelle, Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Fahrkartenautomat und Entsorgungsmöglichkeiten. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die nachfolgende Gruppenarbeit:

- Allgemeine Anregungen zur Gestaltung und Barrierefreiheit von StUB-Haltestellen
- Details zu aktuell vorgesehenen Haltestellen
- Welche Haltestellen sind verzichtbar oder zusätzlich erforderlich?
- Umweltaspekte und Nachhaltigkeit

Die Teilnehmenden können nach Interesse dynamisch an den Gruppenarbeiten teilnehmen.

TOP 6 Präsentation der Ergebnisse der Gruppenarbeit

Im Plenum werden im Anschluss an die Gruppenarbeit die wesentlichen Ergebnisse vorgestellt:

Gruppe 1: Allgemeine Anregungen zur Gestaltung und Barrierefreiheit von StUB-Haltestellen:

- *Eine Haltestelle muss für alle Zielgruppen gut nutzbar sein*
- *Alle Haltestellen müssen für Hörbeeinträchtigte barrierefrei gestaltet werden; Lautsprecheransagen sind von ihnen nicht zu hören.*
- *Funktionalität steht vor Design*
- *Wartehalle mit Schutzfunktion (gegen Wind, Regen und Sonne) und ausreichender Beleuchtung*
- *Wie können Bäume in Haltestellen integriert werden?*
- *An den Haltestellen sollte ein besserer Regenschutz durch weiter vorgezogene Dächer berücksichtigt werden. An den normalen Bushaltestellen bleibt man meistens nur trocken, wenn man sich direkt an die Rückwand stellt*
- *Sitzbänke aus Edelstahl sind im Winter sehr kalt und darum schlecht zu nutzen*
- *In der Planung sollte eine Behindertentoilette berücksichtigt werden*
- *Erstellung einer Notruf-/Alarmmöglichkeit.*
- *Überwachung der Wartebereiche durch Video zur Sicherheit*
- *WLAN-Hotspot in die Haltestellen integrieren*
- *Es sollte Bedarfshaltestellen geben, also Haltestellen mit einem "Haltewunschtaster". Die Straßenbahn hält dann nur, wenn jemand ein- oder aussteigen will.*

Gruppe 2: Details zu aktuell vorgesehenen Haltestellen:

Es wurden vier Haltestellen in der Kleingruppe diskutiert.

- *„Am Wegfeld“ mit Wendeschleife, Park-und-Ride, Busumstieg:*
 - *Radwege mit in Planung einbeziehen*
 - *Schaffung einer gleichen Abfahrtsstelle*
- *„Langemarckplatz“:*
 - *Wunsch nach Vorbereitung der Haltestelle, damit diese bei Realisierung des Ostastes als Umsteigehaltestelle mit gleicher Abfahrtsstelle genutzt werden kann*
- *„Tennenlohe Nord“*
 - *Nutzung der Parkplätze des Sportvereins auch mit der StUB weiterhin möglich*
 - *Realisierung des Umstiegs zum Bus*
- *„Büchenbach“:*
 - *Hier sind die Haltestellen noch im Planungsprozess. Durch das Teilen des Straßenraums von PKW und Straßenbahn steht für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Platz in den Seitenräumen zur Verfügung.*

Gruppe 3: Welche Haltestellen sind verzichtbar oder noch erforderlich?

- *In Boxdorf ist an der Würzburger Straße eine weitere Haltestelle gewünscht, insbesondere, wenn das angedachte Mischgebiet im Boxdorfer Norden realisiert werden sollte.*
- *Nürnberger Straße: Die Haltestellen „Erlangen Süd“ und „Freyeslebenstraße“ zusammenlegen → wird mehrheitlich als nicht sinnvoll angesehen, da sie unterschiedliche Funktionen erfüllen*
- *„Gebbertstraße/Südkreuzung“: Diesen Halt auslassen, wenn es einen neuen Busumsteigeplatz an der Freyeslebenstraße gibt. Für den Wohnbereich hat diese Haltestelle allerdings einen guten Erschließungsbereich*
- *„Stintzingstraße“ und „Ohmplatz“ zusammenfassen: Hier blieb in der Gruppe keine Zeit mehr zur Diskussion; der Vorschlag wird aber geprüft*
- *Würzburger Ring/Adenauerring – Am Europakanal: Evtl. eine weitere Haltestelle mit Park & Ride → wird vom ZV bereits geprüft*

Gruppe 4: Umweltaspekte und Nachhaltigkeit

- *Wartehalle: Gründach oder Solardach je nach Standort*
- *Die Einsicht der Haltestellen soll nicht behindert werden*
- *Transparente Flächen möglichst kontrastreich abgrenzen*
- *Begrünte Seitenwände sind nicht gewünscht wegen Einsehbarkeit und hohem Pflegeaufwand*
- *Beleuchtung in Bäume integrieren ist ökologisch nicht sinnvoll*
- *Funktionale Grünelemente, z.B. Spritzschutz in Form einer Hecke, sollen sinnvoll eingesetzt werden*
- *Rasengleise sollen aus ökologischen Gründen nicht bewässert werden*
- *Mülltrennung stellt mehr Aufwand im Unterhalt dar und wird von Fahrgästen nicht konsequent genutzt*
- *Statt einem reinen Rasengleis ist ein Sedumgleis oft eine gute Alternative: Hier herrscht mehr Artenvielfalt und der Wasserverbrauch wird reduziert.*

TOP 7 Anmerkungen, Fragen, Diskussion

Fragen der Teilnehmenden:

Frage: Warum wird für die StUB nicht mehr positive Reklame gemacht, um in der Öffentlichkeit auch ein anderes Bild zu erzeugen?

Antwort: Grundsätzlich besteht bei Infrastrukturvorhaben die Herausforderung, dass sich Projekt-Gegner häufiger zu Wort melden, als Befürworter. Die Kommunikationsmaßnahmen werden auch über das kommende Jahr hinweg kontinuierlich weiter ausgebaut. Dabei sollen vor allem die Vorzüge der StUB stärker herausgearbeitet werden.

Frage: Wird die Thematik „Beleuchtung der einzelnen Haltestellen“ in einer weiteren Veranstaltung noch weiter konkretisiert?

Antwort: Sicher wird uns das Thema Beleuchtung auch bei künftigen Veranstaltungen wieder begegnen. Bei individuellen Fragestellungen stehen die Mitarbeiter*innen des ZV StUB gerne zur Verfügung. Hinweise zur Kontaktaufnahme und weiteren Formaten entnehmen Sie bitte der Webseite des Zweckverbands (www.stadtumlandbahn.de)

Frage: Entlang der StUB ist ein Radschnellweg geplant. Befindet sich hier der ZV in Kommunikation mit den Stadtverwaltungen?

Antwort: Die Städte sind in der Planung unterschiedlich weit. Mit der Stadt Nürnberg befindet sich der ZV StUB bereits in Abstimmung konkreter Planungen. Grundsätzlich ist die StUB-Planung schon wesentlich weiter vorangeschritten, als die der Radschnellwege.

Frage: Was ist mit der Fahrzeugwerkstatt im Nürnberger Norden für die StUB? Warum werden große Teile wie Werkstatt oder Wendehammer nicht in die Vorplanungen mit aufgenommen? Zudem wird behauptet, die Werkstatt solle bis zu 10 ha groß sein. Dadurch wird das Hochwasserschutzgebiet gefährdet, ist das in der Planung berücksichtigt?

Antwort: Die Information bezüglich 10 ha Flächen-Inanspruchnahme ist falsch. Es geht hier auch nicht um eine zweite Werkstatt, sondern um Park+Ride mit Abstellplätzen für die StUB. Wenn hier konkrete Pläne vorliegen, wird der ZV StUB wie gewohnt darüber informieren. Bezüglich Hochwasserschutzgebiet im Bereich der B 4 laufen viele Fachgutachten (unter anderem Hydrogeologie, Wasserabfluss bei Hochwasser). Im Zuge der StUB-Planung muss dem Wasserwirtschaftsamt nachgewiesen werden, dass durch den Bau der StUB keine Verschlechterungen im Hochwasserschutz entstehen.

Anmerkung: Büchenbach hat mit vielen Neubauten einen hohen Bevölkerungszuwachs, die dringend ausreichend Informationen über die StUB erhalten müssen.

Antwort: Im nächsten Jahr ist eine „Road-Show“ geplant, die entlang der geplanten Streckenführung durchgeführt wird. Mitarbeiter*innen des ZV StUB informieren vor Ort über die StUB. Zusätzlich werden an ausgewählten Stellen Info-Säulen mit entsprechendem Infomaterial platziert. Darüber hinaus sind noch weitere Kommunikationsmaßnahmen geplant.

Frage: Wird an der Haltestelle Erlangen-Süd der Preußensteg angefasst bzw. verbessert, da hier ein großer Fahrgaststrom entstehen wird?

Antwort: Die StUB soll aus der Parallellage zur B 4 in die Friedrich-Bauer-Straße abbiegen. Die Abbiegung erfolgt einige Meter vor dem Preußensteg, daher sind hier aus Planungssicht der StUB keine unmittelbaren Maßnahmen erforderlich. Wenn es von Seiten der Stadt Erlangen jedoch Veränderungen gibt, die z.B. für Wegeverbindungen zwischen Uni- und SiemensCampus erforderlich werden könnten, steht der Zweckverband diesen offen gegenüber.

TOP 8 Verabschiedung

Der Moderator und die Verantwortlichen des ZV StUB verabschieden die Teilnehmenden und bedanken sich für die Beteiligung. Die Dokumentation der Veranstaltung wird wie gewohnt auf der Webseite des Zweckverbands www.stadtumlandbahn.de veröffentlicht.

Zudem können Interessierte den neuen Facebook-Kanal *Unsere.StUB* für aktuelle Neuigkeiten abonnieren: <https://www.facebook.com/Unsere.StUB>

TOP 9 Anmerkungen und Fragen aus dem Chat

- *„Die normale Strecke sollte über den Rudeltplatz führen. Es gibt genügend Beispiele, wo die Stadtbahn durch die Fußgängerzone führt, wie z. B. Kassel, Karlsruhe und Augsburg.“*
- *„Kassel und insbesondere Karlsruhe liefern katastrophale Beispiele von (Beinahe-)Unfällen mit ortsunkundigen Fußgängern, wenn Straßenbahnen durch stark frequentierte Fußgängerbereiche führen. Das Konzept der Schleife am Rudeltplatz ist gut und ich bin froh, dass die Rückfallebene am Neuen Markt nicht kommen wird.“*
- *„Wenn es „nur“ den Betriebshof „Heinrich-Alfes-Straße“ geben sollte, der ja derzeit nur einen einzigen Ausrückweg hat, wäre das auf Dauer für die Betriebsstabilität nicht gut. Deswegen sollte mindestens eine Abstellmöglichkeit mit der Möglichkeit für „Routine-Reparaturen“ auch in Erlangen oder in Herzogenaurach vorhanden sein.“*
- *„Es sollte mit der Stadt Fürth abgestimmt werden, dass der [Bus] 33 in Zukunft öfter fährt, damit aus Erlangen die Verbindung nicht unnötig schlechter wird.“*
- *„Die Haltestelle „Langemarckplatz“ sollte umbenannt werden. Vorschlag: „Hauptmensa/CEG““*
- *„Es ist schade, dass die StUB nicht auf der Südseite des Adenauerings entlangläuft, sondern sich die Strecke mit dem Autoverkehr teilt. Insbesondere im Bereich der Odenwaldallee wäre zumindest eine autofahrbahn-querungsfreie Haltestelle für die StUB und den Zubringerbus nach Büchenbach-Dorf und Europakanal möglich (und über die Brücke auch In der Reuth) gewesen.“*
- *„Bei der Ohm-Haltestelle sollte beachtet werden, dass diese von vielen Nürnberger Schüler*innen für das Gymnasium angefahren wird.“*

Frage: Was ist aus der Idee eines P+R Parkplatzes an der A3 geworden? Gibt es P+R Möglichkeiten an anderen Haltestellen?

Antwort: Es sind P+R-Plätze an den Haltestellen Reutleser Weg (AS ER-Tennenlohe) und Haundorf (P+R-Anlage Aurach) geplant.