

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

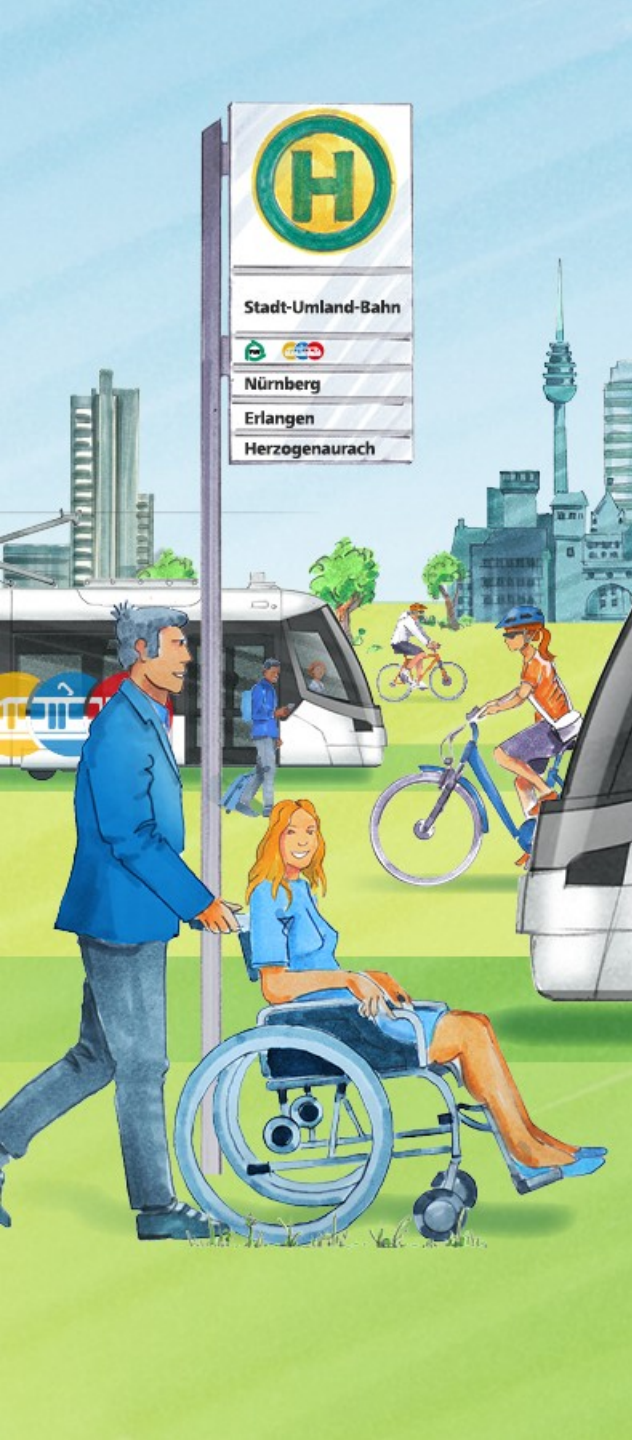
17. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn

10. November 2025



Agenda

1. Begrüßung
2. Aktueller Planungsstand
3. Planfeststellungsverfahren
4. Fragerunde



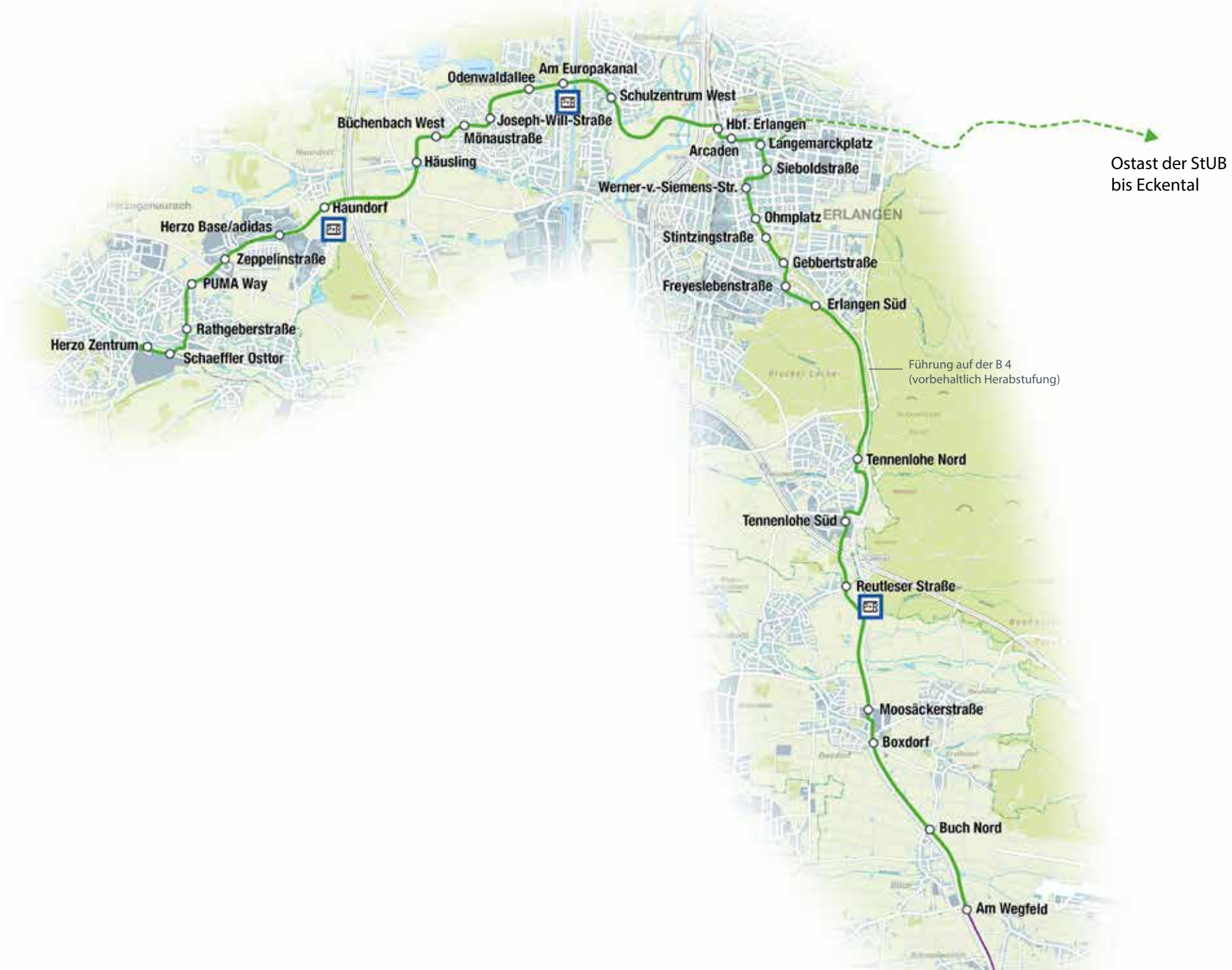


Aktueller Planungsstand

Drei Städte. Eine Straßenbahn. Unsere StUB.



- **Betriebsart:** Straßenbahn
- **Streckenverlauf:** von Nürnberg („Am Wegfeld“) über Erlangen nach Herzogenaurach
- **Streckenlänge:** ca. 26 km +18 km Ostast
- **Taktung:** 10-Minuten-Takt (tagsüber) + HVZ-Verstärker
- **Haltestellen:** 31 (barrierearm)
- **Besonderheiten:** vollständiger Streckenneubau, aktuell größtes Straßenbahnneubauprojekt in Deutschland



Aktuelle Planung im Zweckverband: Planung in den letzten Monaten



- Finalisierung 1. Planfeststellungsabschnitt: Am Wegfeld – Reutles
- Aktuell:
 - Fertigstellung Lph 3 aller Planungen sowie Integration Fachplanungen und Kollisionsprüfung
 - Optimierung und Anpassung insb. von:
 - Entwässerungsplanung
 - Radschnellverbindung
 - Flächeninanspruchnahme
 - Baumstandorte und Ausgleichsplanung
- Nächste Schritte:
 - Erarbeitung Lph 4 und Ausarbeitung Unterlagen Planfeststellungsverfahren (Erste Kapitel bereits erstellt)

Aktuelle Planung im Zweckverband: nächste Schritte zum Planfeststellungsverfahren



- Finale Abgabe der aktualisierten Planungen für den Planfeststellungsabschnitt 1a durch alle Fachplaner bis Ende des Winters an den Zweckverband
- Zusammenführen in die Planfeststellungsunterlagen bis Spätsommer 2026
- Anschließend Prüfung der Unterlagen durch die Regierung von Mittelfranken

Schlaglichter aus der Planung in Nürnberg: P+R Reutles



Park & Ride-Anlage in Reutles



Park & Ride-Anlage in Reutles





- Einbindung wichtiger Stakeholder in die Vorbereitung der Planfeststellung: Abstimmungen und Jours fixes mit
 - Behindertenverbänden
 - Einsatzkräften (Feuerwehren, Rotes Kreuz,...)
 - Landwirtschaftlichen Vertretungen
 - Umweltverbänden
 - Verkehrsverbänden
 - Wirtschaftsvertretungen
- Eigentümerkommunikation
 - Information über Betroffenheiten im Rahmen des Projektes (Flächeninanspruchnahme, sonstige Betroffenheiten)
 - Verhandlungen und Flächenerwerb vor Planfeststellungsverfahren

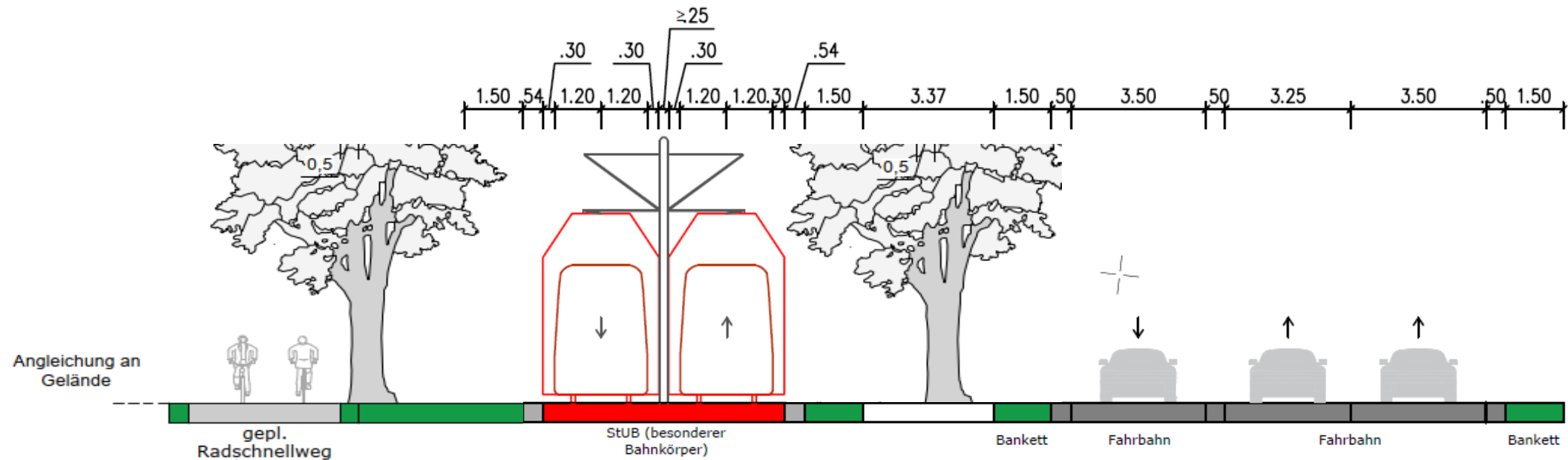


Erlangen:
Optimierung Anbindung
Weinstraße / Äußere
Nürnberger Straße

Ausgangspunkt: Führung der StUB auf der heutigen B4

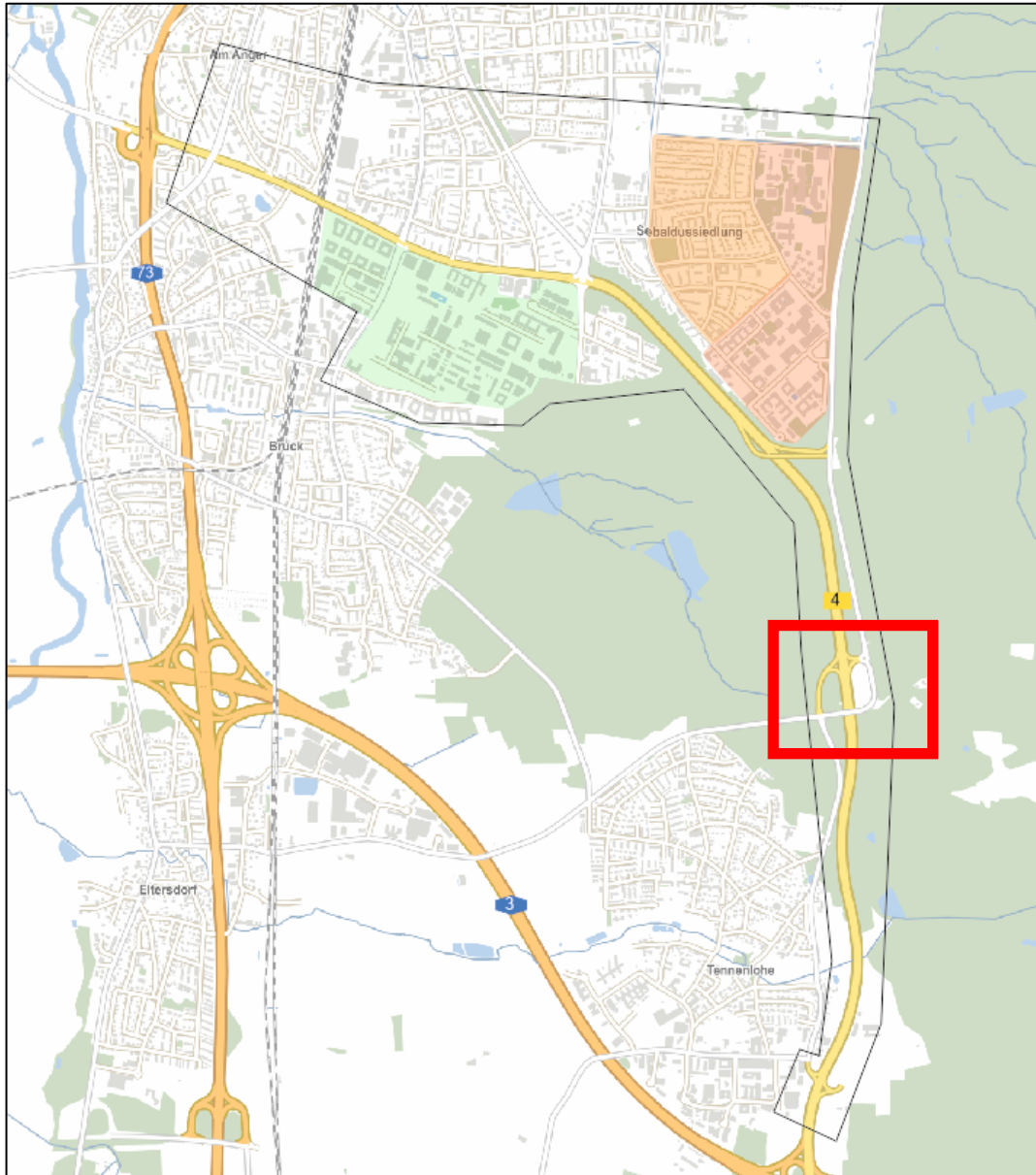


Äußere Nürnberger Straße (Höhe Kilometer 110,1+000; Planungsstand 03.11.2025)



Rückbau der Rfb Nürnberg
Verbreiterung Rfb Erlangen auf 3 Spuren
Bundesstraße B4 - StUB - Radschnellweg

Konsequenz: Verkehrskonzept Erlangen Süd



Anlass:

- Entwicklungen Siemens Campus, Technische Fakultät
- Hohe Pendlerströme auf B4 und im Stadtgebiet
- Mai 2019 Klimanotstand ausgerufen
- Planungen Radschnellverbindung
- Planungen Stadt-Umland-Bahn

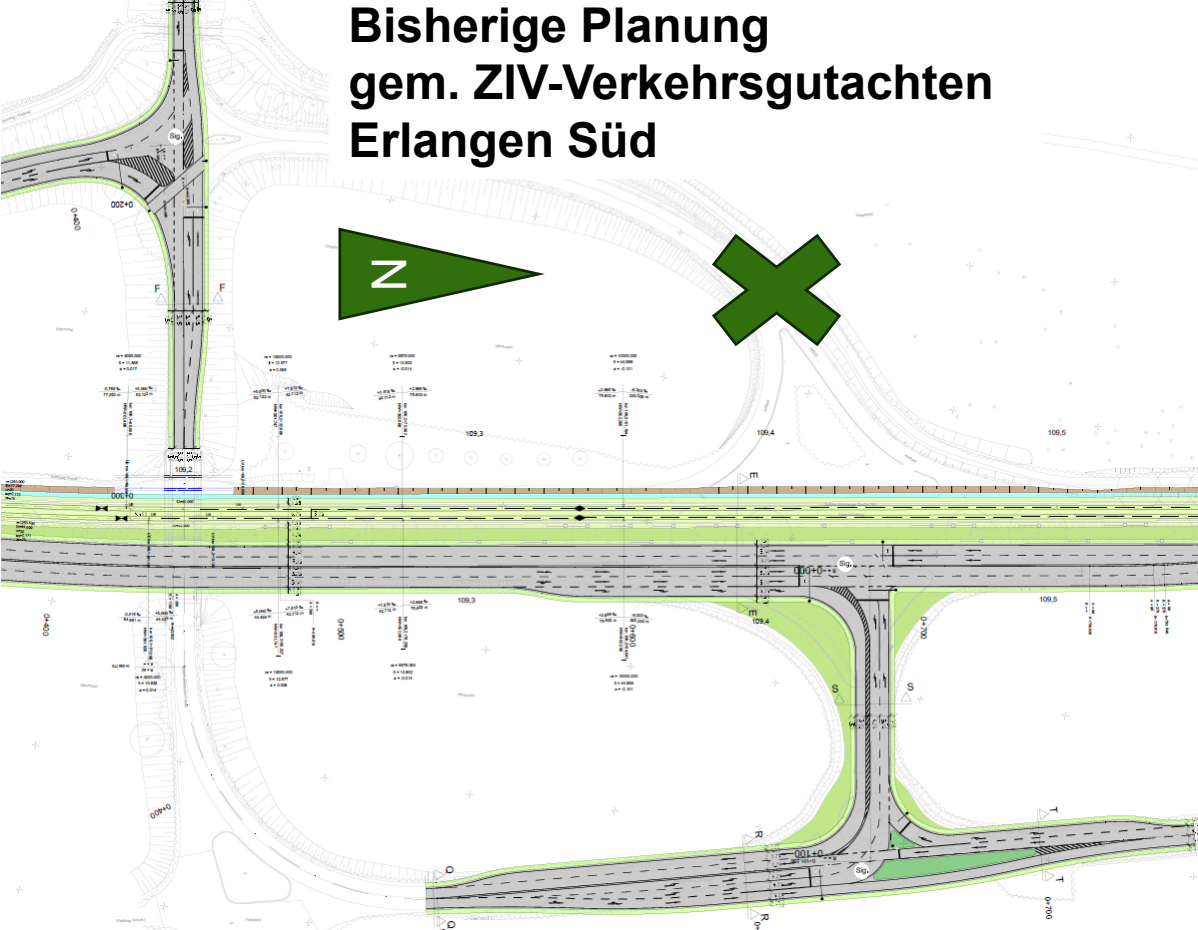
Projektziel:

Verkehrliche und städtebauliche Anforderungen in einem funktionalen, zukunftsorientierten Verkehrskonzept integrieren

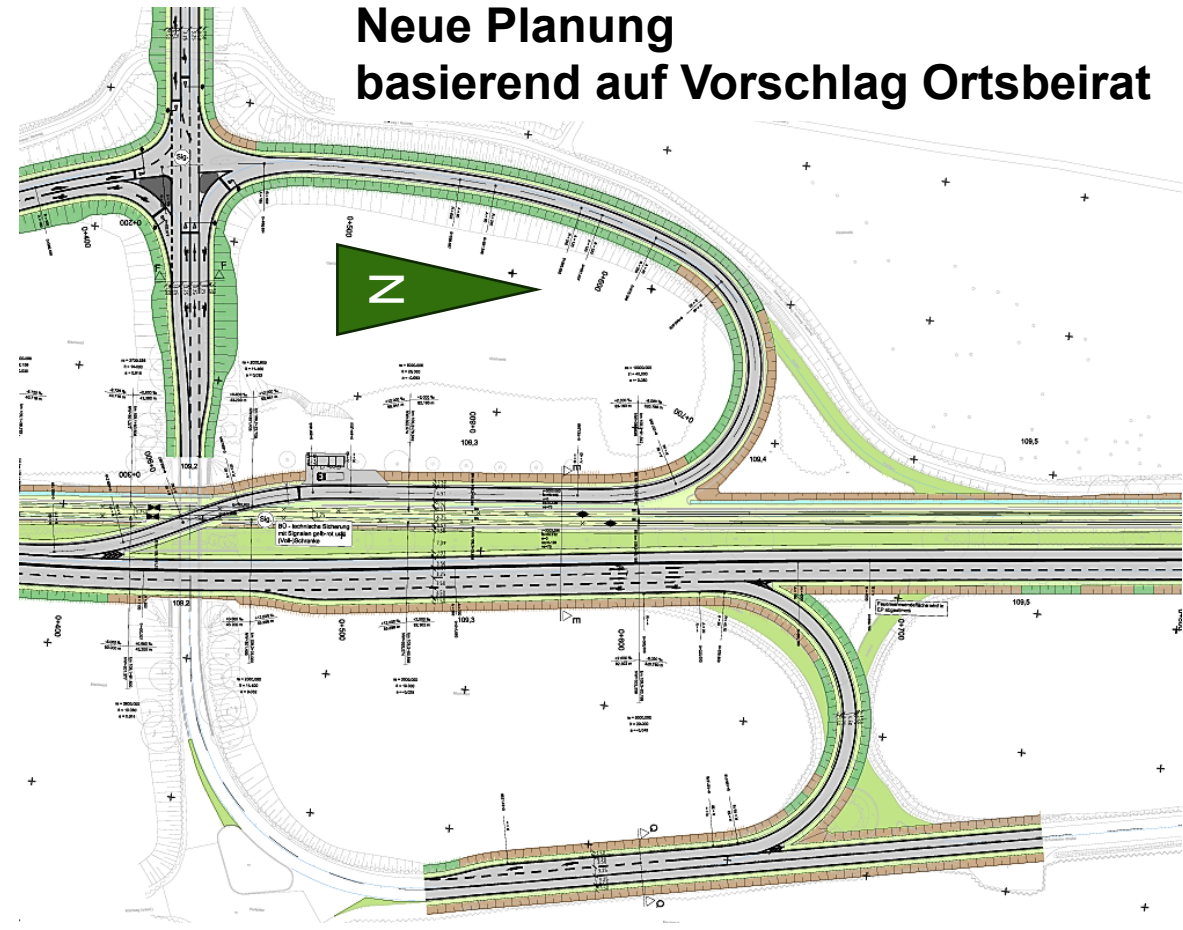
Weinstraße / Äußere Nürnberger Straße



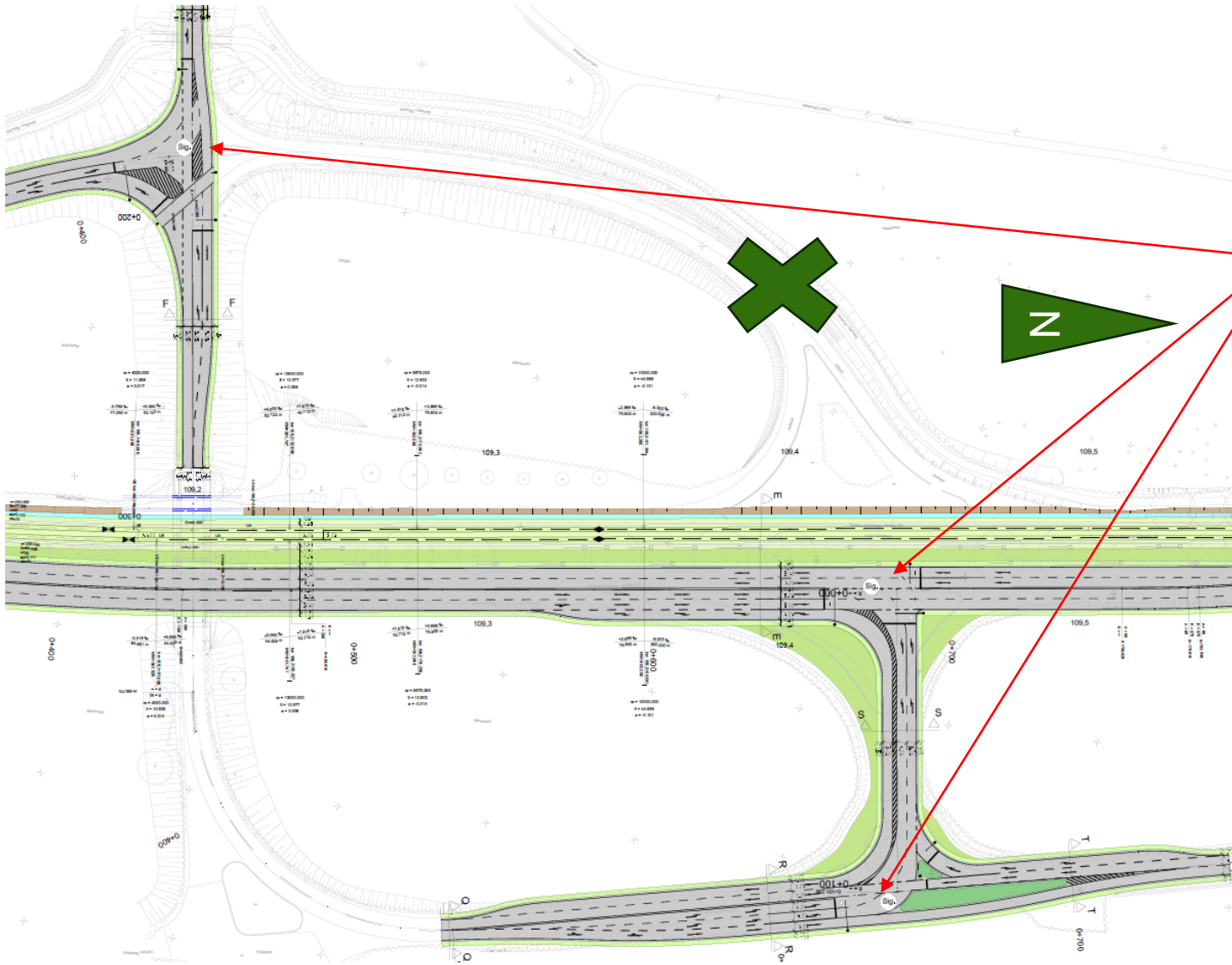
**Bisherige Planung
gem. ZIV-Verkehrsgutachten
Erlangen Süd**



**Neue Planung
basierend auf Vorschlag Ortsbeirat**



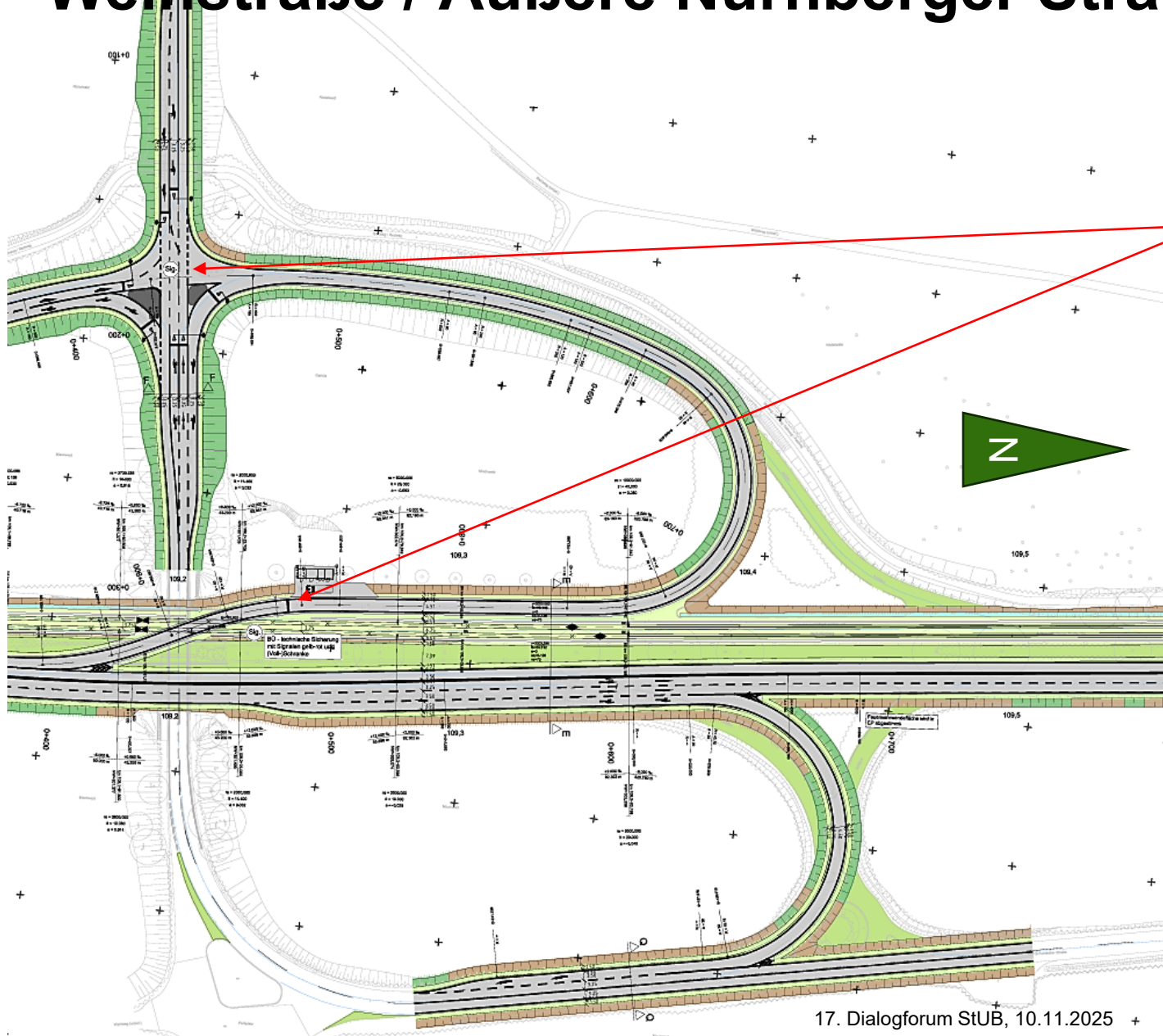
Weinstraße / Äußere Nürnberger Straße



Bisherige Planung Gem. ZIV-Verkehrsgutachten Erlangen Süd

- 3 signalisierte Knoten für MIV in beide Richtungen
- StUB ohne Signalisierung
- Aufweitung Knoten bisheriger Kreisverkehr, Anpassung Anschluss Äußere Nürnberger Straße
- Verkehrszahlen 2035 mit Stadt abgestimmt; Leistungsfähigkeit nachgewiesen nach HBS
- Parallele Mitführung Radschnellverbindung zur StUB möglich

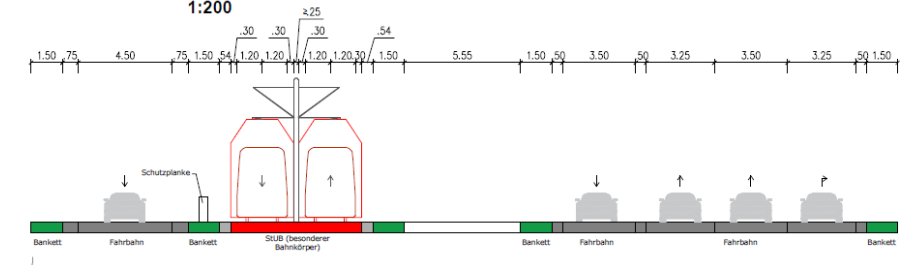
Weinstraße / Äußere Nürnberger Straße



Neue Planung basierend auf Vorschlag Ortsbeirat

- BÜ-Signalisierung für StUB im Bereich Weinstraße, 1 Signalisierung MIV
- Weitgehende Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen, Anpassung Anschluss Äußere Nürnberger Straße, Entfall Kreisverkehr
- Verkehrszahlen 2035 mit Stadt abgestimmt; Leistungsfähigkeit nachgewiesen mittels Simulation
- Führung Radschnellverbindung bestandsnah

Schnitt E-E
Äußere Nürnberger Straße
1:200



Resultierende Fahrbeziehungen



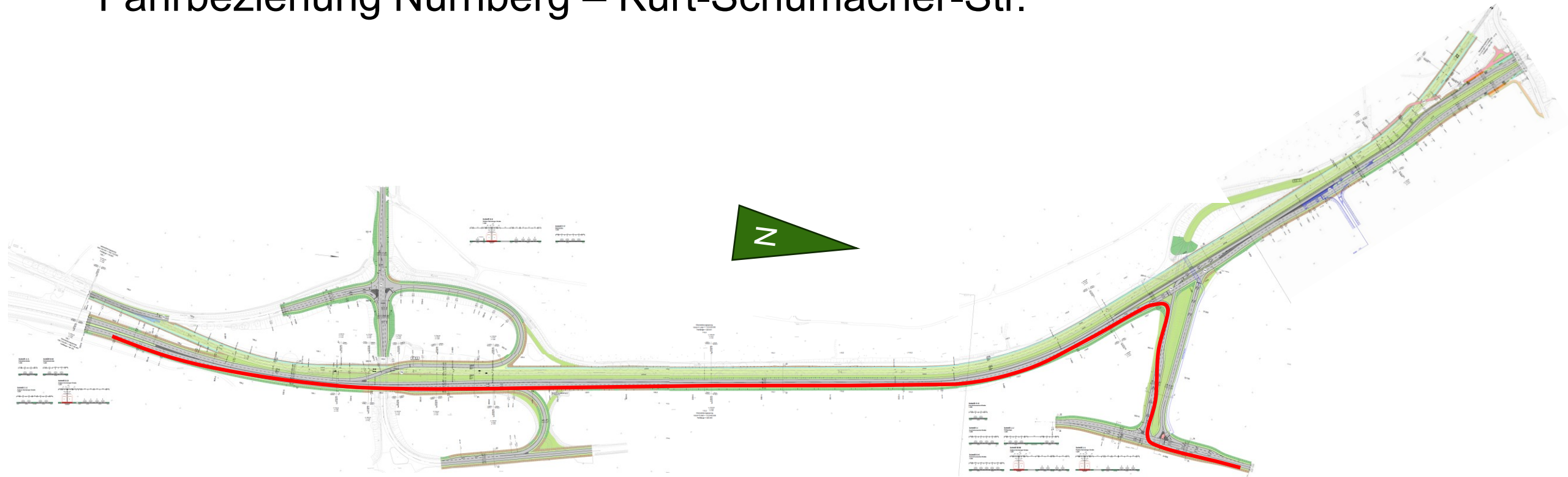
Fahrbeziehung Nürnberg - Erlangen



Resultierende Fahrbeziehungen



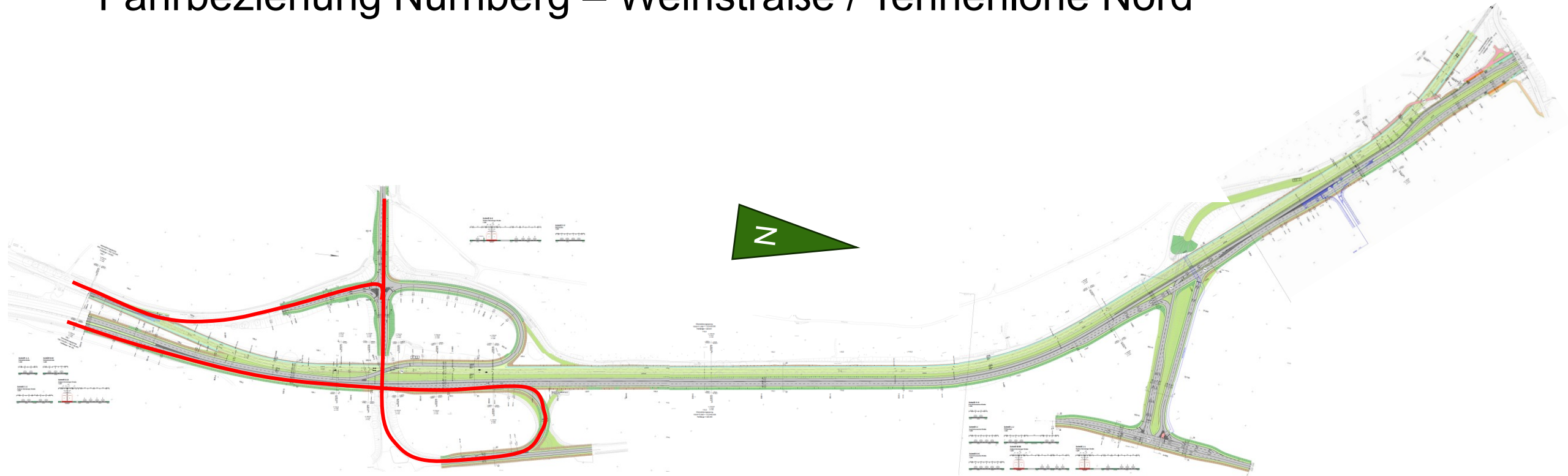
Fahrbeziehung Nürnberg – Kurt-Schumacher-Str.



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Nürnberg – Weinstraße / Tennenlohe Nord



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Erlangen - Nürnberg



Resultierende Fahrbeziehungen



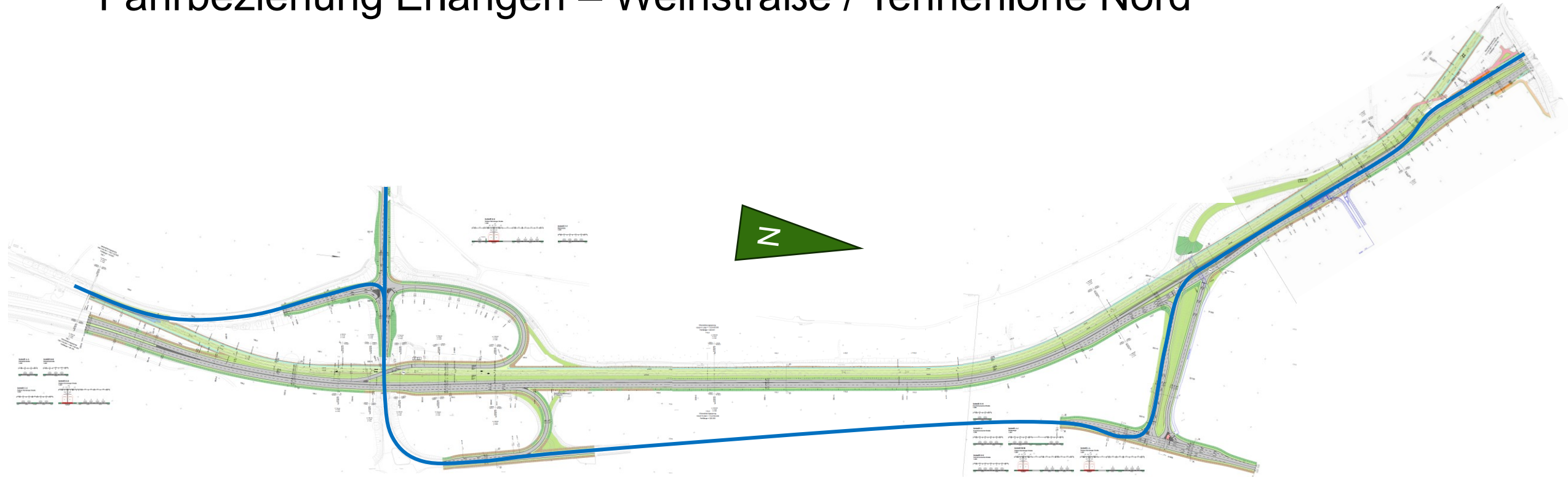
Fahrbeziehung Erlangen – Kurt-Schumacher-Str.



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Erlangen – Weinstraße / Tennenlohe Nord



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Kurt-Schumacher-Str. – Weinstraße /
Tennenlohe Nord



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Kurt-Schumacher-Str. – Nürnberg
(+ 2. Fahrspur von Erlangen kommend)



Resultierende Fahrbeziehungen



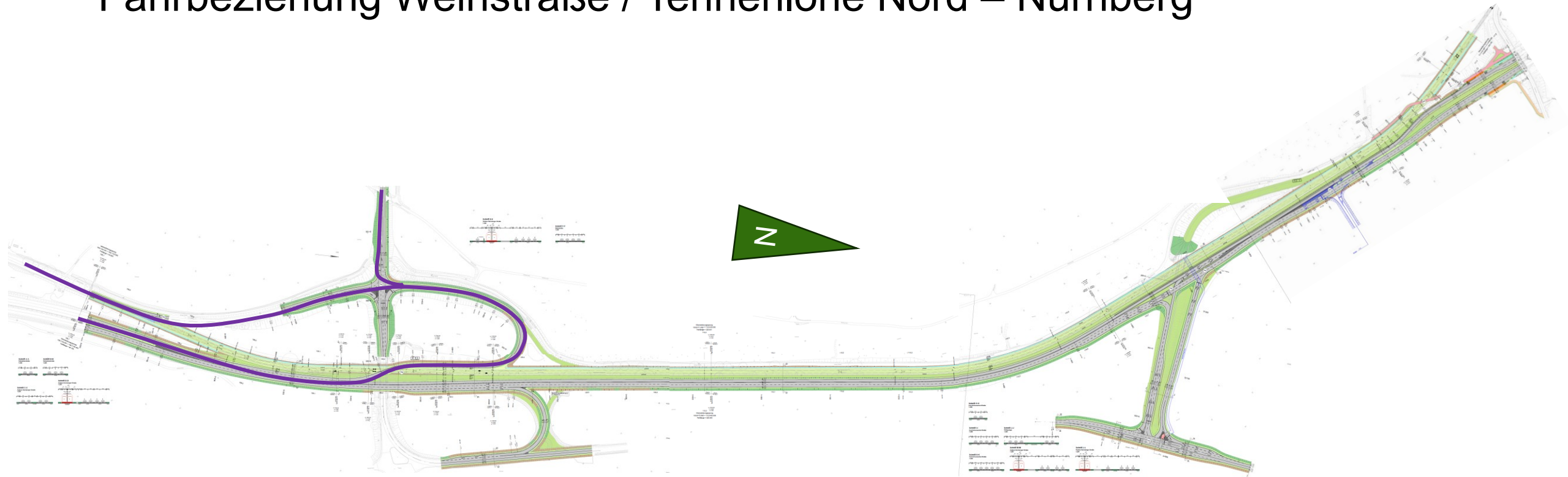
Fahrbeziehung Kurt-Schumacher-Str. – Erlangen



Resultierende Fahrbeziehungen



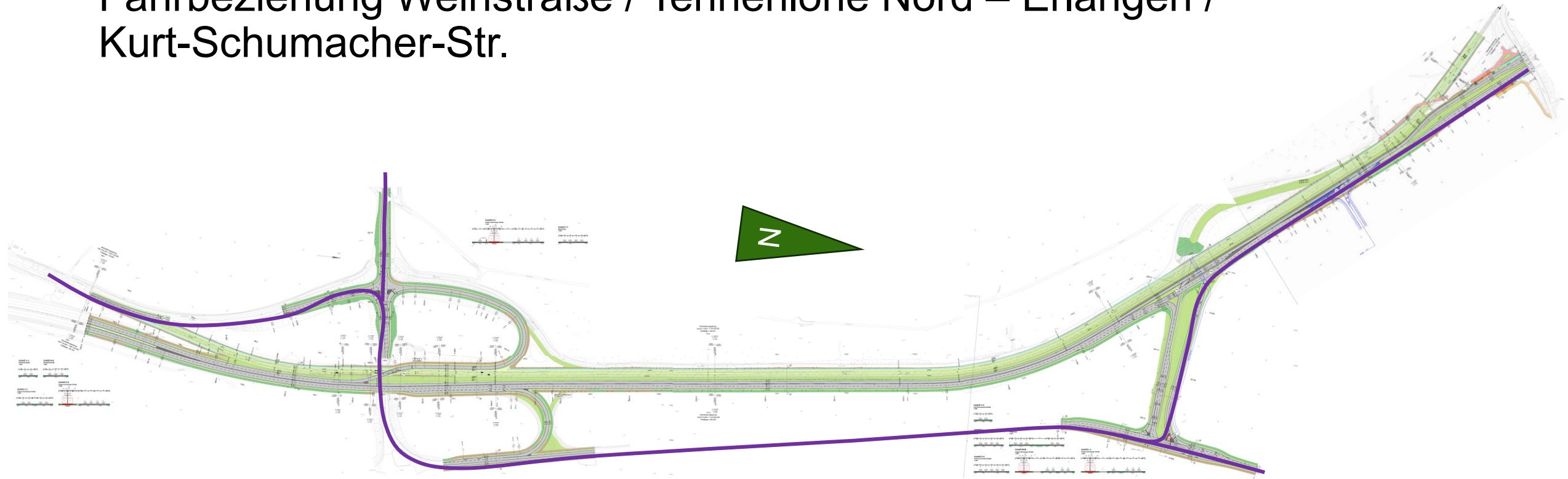
Fahrbeziehung Weinstraße / Tennenlohe Nord – Nürnberg



Resultierende Fahrbeziehungen



Fahrbeziehung Weinstraße / Tennenlohe Nord – Erlangen /
Kurt-Schumacher-Str.



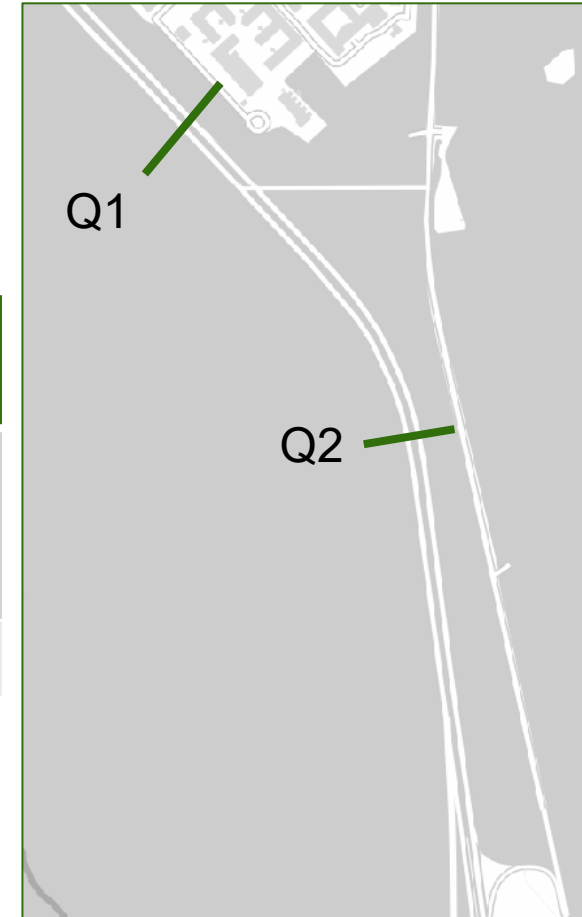
Verkehrskonzept – Abschnitt B4 (Preußensteg – AS Weinstraße) – 3 Fahrstreifen

- Bewertung der Leistungsfähigkeit nach „Freie Strecke“ HBS 2015 – Teil Landstraße

- **Variante 3 Fahrstreifen – 1 FS Richtung Süd, 2 FS Richtung Nord**

Variante	FR Nord Q1 (MS/NS) [Kfz/h]	FR Nord Q2 (MS/NS) [Kfz/h]	FR Süd Q1 (MS/NS) [Kfz/h]	FR Süd Q2 (MS/NS) [Kfz/h]
3 FS (1 Süd + 2 Nord)	1.600 / 1.000	1.400 / 900	700 / 950	550 / 800
QSV	C / B	C / B	C / D	C / D

→ Variante mit 3 Fahrstreifen (1 Richtung Süd, 2 Richtung Nord) leistungsfähig



Quelle: openstreetmap.org, eigene Darstellung

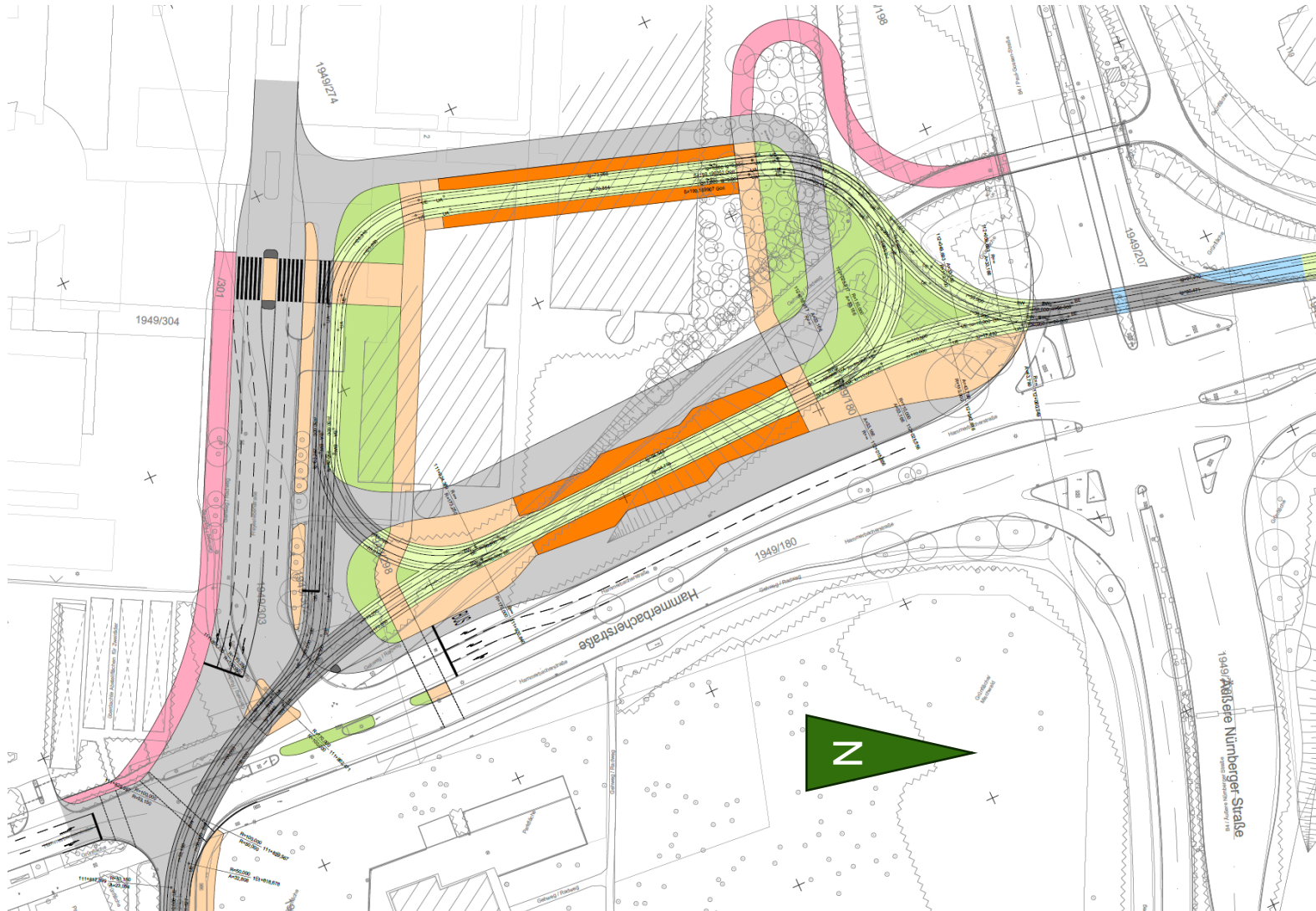


Wendeschleife Freyeslebenstraße

Wendeschleife Freyeslebenstraße



Aktueller Planungsstand



- Gemeinsame Arbeitsgruppe Amt 61, ZV StUB und PET
- Ausgangspunkt: Integration der Busse in Haltestellensituation
- Erarbeitung und Prüfung verschiedener Varianten
- Bearbeitung und Detaillierung der Planung
- Leistungsfähigkeit grundsätzlich gegeben, Optimierung auf Detailebene
- Nutzung Innenraum Schleife bleibt offen (für ZV außerhalb des Planfeststellungsbereichs, Gestaltung im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zum FAU-Projekt)



Wendeschleife Regnitzstadt

Wendeschleife Regnitzstadt

Regnitzstadt Rahmenplan, Stand 04/2024

Erneute Variantenerarbeitung und -prüfung

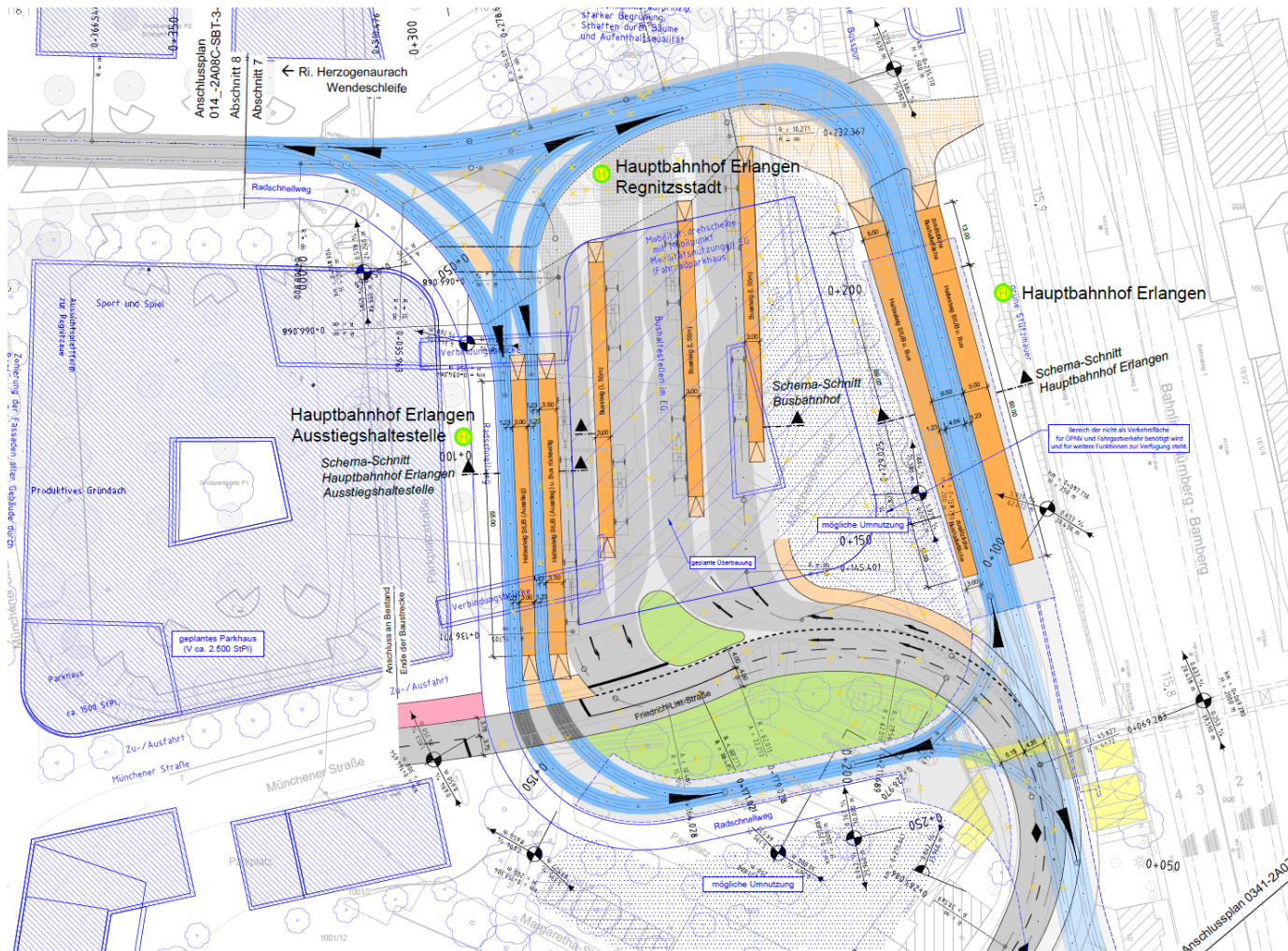
- Ziel:
Optimierung und Verbesserung
Mobilitätsdrehscheibe hinsichtlich
 - Fuß- und Radverkehr
 - ÖPNV
 - MIV
- Grundlage:
aktueller Stand der StUB-Planung
(Trassierung und Ingenieurbauwerke)



Wendeschleife Regnitzstadt



Bisherige Planung



Aktuell Prüfung von Optimierungsoptionen unter Beibehaltung der StUB-Planung:

- Zuwegung ins Parkhaus für KfZ, Anbindung an die Friedrich-List-Str.
- Planung Radverkehr
- Anordnung der Bussteige, Prüfung der Integration weiterer Bussteige
- Analyse der Fußverkehrsströme der Regnitzstadt



Herzogenaurach



Zukunftsblick Stadt-Umland-Bahn
Visualisierung der Wendeschleife mit StUB-Haltestelle Herzo Zentrum
Stand: April 2025

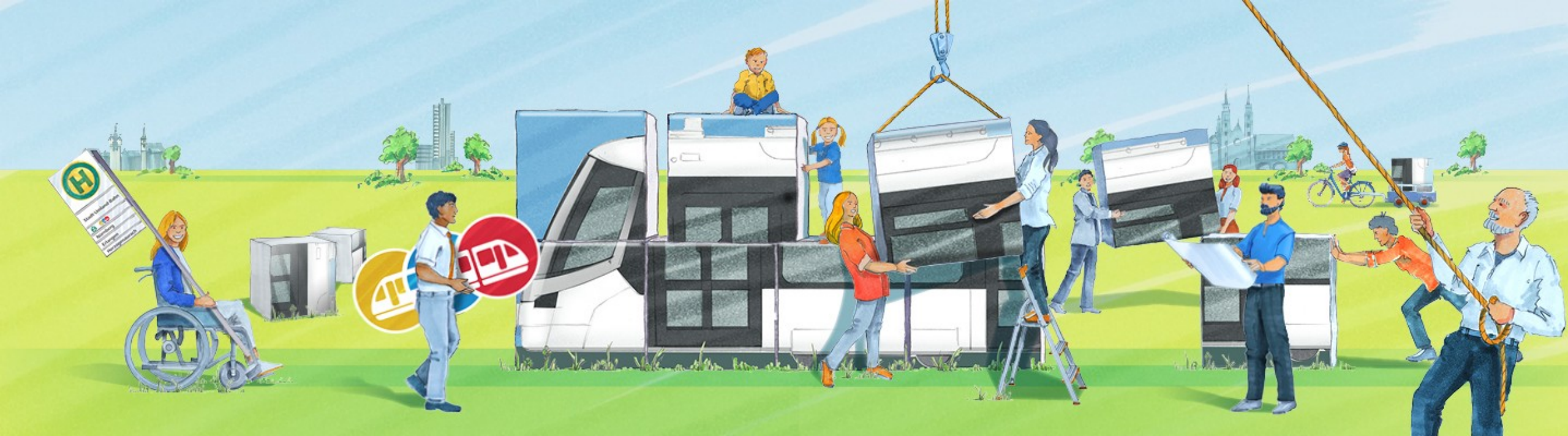
Schlaglichter aus der Planung in Herzogenaurach



- Bearbeitung und Detaillierung der Entwurfsplanung insb. von:
 - **Wendeschleife**
 - Verkaufsstand und -automaten
 - Informationstafeln
 - Beleuchtung
 - Fußwegeüberführungen und Blindenleitsystem
 - Funktionsgebäude: technische Ausstattung



Zukunftsblick Stadt-Umland-Bahn
Visualisierung der Wendeschleife mit Haltestelle Herzo Zentrum
Stand: April 2025



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH

Vielen Dank!