

# **Dialog-Forum zur Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (StUB)**

## **- Dokumentation 2. Sitzung Dialog -**

Datum: 07.02.2018  
Ort: Redoutensaal, Erlangen  
Zeit: 18.30 – 22.00 Uhr  
Moderation und Dokumentation: team ewen, Darmstadt

### Inhalt:

TOP 1 Begrüßung und Einführung .....	2
TOP 2 Vorstellung der Kriterien der Trassenbewertung .....	3
TOP 3 Rückfragen .....	3
TOP 4 Vorstellung der Vorschlagstrasse .....	5
TOP 5 Vorstellung der Trassenvarianten aus dem Publikum .....	6
TOP 6 Vertiefende Arbeit in Kleingruppen .....	8
TOP 7 Ausblick und Verabschiedung .....	10
Anlage 1 Impressionen .....	11

## TOP 1      Begrüßung und Einführung

Zu Beginn der Sitzung des Trassen-Forums im Redoutensaal in Erlangen begrüßte Dr. Florian Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen und Verbandsvorsitzender des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach, die Teilnehmenden. Während es bei der Auftaktveranstaltung des Dialog-Forums darum gegangen sei, die Basis für den Dialog zu legen, sei mit der aktuellen Veranstaltung der inhaltliche Einstieg geplant. Nun beginne die Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens und die Frage stehe zur Diskussion, **wo** die Straßenbahn genau lang fahren solle. Die StUB habe das große Ziel, die drei Städte, fünf große Arbeitgeber, eine große Universität und zahlreiche Wohn- und Wirtschaftsstandorte miteinander zu verbinden. Sie solle eine moderne Antwort auf das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung geben. Als Alternative zu immer mehr Autos solle die StUB mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt realisiert und betrieben werden. Es gehe schließlich bei der StUB um moderne Mobilität für die gesamte Region.

Der Moderator, Herr Dr. Ewen begrüßte die Teilnehmenden und erläuterte zunächst die Struktur des Dialog-Forums, das entsprechend der Beschlüsse der Stadträte aus einem ausgewählten Inneren und Äußeren Kreis bestehe. Diese würden bevorzugt in die Diskussionen im Plenum einbezogen. Darüber hinaus seien in den Sitzungen Arbeitsphasen in kleineren Gruppen vorgesehen, in denen sich auch die teilnehmende Öffentlichkeit einbringen könne.

Anschließend ging Herr Dr. Ewen auf die Sitzungsziele und den geplanten Veranstaltungsablauf ein. Ein Ziel sei, die gesetzten Kriterien der Trassenwahl kennenzulernen und gegebenenfalls zu ergänzen. Hier sei die Frage, was eine gute von einer schlechten Trasse unterscheidet. Die gesetzten Kriterien und die damit zusammenhängenden Bewertungsverfahren werde Dr. Martin Arnold vom Ingenieurbüro INTRAPLAN Consult vorstellen. Anschließend gehe es um die Frage, welche Trassenvarianten unter den festgesetzten Auswahlkriterien zur Diskussion stehen. Es sei wichtig, zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Vorschläge zum Trassenverlauf auszuschließen, sondern alle Ideen zu sammeln. Als Ausgangspunkt der weiteren Diskussionen werde der Zweckverband die Vorschlagstrasse vorstellen, die als Grundlage für den Förder-Rahmenantrag aus dem Jahr 2012 gedient habe. Dann sei Gelegenheit, dass alternative Trassenvorschläge in Kürze vorgestellt würden. Im zweiten Teil der heutigen Sitzung werde die „Werkstatt“ für alle Teilnehmenden eröffnet. Hier haben alle Teilnehmenden an acht verschiedenen Tischen, die für je einen Streckabschnitte stehen und jeweils von einem Fachexperten betreut werden, die Gelegenheit, weitere Vorschläge einzubringen. Die Tischpaten werden die Ergebnisse anschließend zusammenfassen und dem Publikum vorstellen.

## **TOP 2      Vorstellung der Kriterien der Trassenbewertung**

Herr Dr. Arnold, Geschäftsführer des Gutachterbüros INTRAPLAN Consult und zuständig für den Aufgabenbereich Öffentlicher Personenverkehr, stellte sich und das Gutachterbüro vor. Anschließend gab er einen Überblick über die Kriterien, anhand derer alle Trassenvarianten bewertet werden (siehe Präsentation zu finden unter: <https://stadtumlandbahn.de/1-trassenforum-in-erlangen-am-7-februar-2018/>). In den kommenden Monaten werde es darum gehen, die Varianten zu finden, die den gesetzten Auswahlkriterien gerecht werden. Diese Abschichtung der Trassenvorschläge sei im Rahmen des dialogorientierten, formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR) vorgesehen. Anhand der Frage: „Was zeichnet eine gute Variante aus?“ zeigte er relevante Bewertungskriterien aus verschiedenen Akteursperspektiven auf. Wenn über dieses Verfahren eine Auswahl geeigneter Trassenvarianten gefunden sei, gehe es darum, die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2016) durchzuführen. In diesem standardisierten Bewertungsverfahren wird festgestellt, ob der Bund bzw. das Land die StUB fördern darf oder nicht. Hier gilt, dass eine Variante, die nicht gefördert wird, in der Regel nicht finanzierbar ist. Im direkten Vergleich der beiden Bewertungsansätze fasste Herr Dr. Arnold zusammen, dass das FAR mehr Freiheitsgrade mitbringe, um die besten Varianten zu finden. Das Regelwerk der Standardisierten Bewertung beantworte ausschließlich die Frage, ob eine Variante vom Bund bzw. dem Land gefördert werde.

## **TOP 3      Rückfragen**

Für Rückfragen standen neben Herrn Dr. Arnold auch Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter, und Herr Gräf, technischer Leiter des Zweckverbands sowie Herr Oberbürgermeister Dr. Janik, 1. Bürgermeister Dr. German Hacker und Herr Ruf, persönlicher Referent des Nürnberger Oberbürgermeisters, Rede und Antwort:

*Die Trasse der StUB muss in möglichst kurzer Fahrzeit die drei Städte miteinander verbinden. Inwiefern führt diese Rahmenbedingung dazu, dass der Streckenverlauf und die Anzahl der Haltestellen bereits festgelegt sind?*

Zum aktuellen Zeitpunkt ist noch keine Trassenvariante ausgeschlossen. Alle Varianten werden an denselben Kriterien gemessen. Dabei ist die Geschwindigkeit ein wichtiges Kriterium neben anderen. Diejenigen Varianten, die in der Bewertung am besten abschneiden, werden näher betrachtet. Am Schluss bedarf es einer Entscheidung, welche Variante realisiert werden soll.

*Wie genau ist das Kriterium der Erschließung festgelegt?*

Die Erschließungsradien in dichtbesiedelten Räumen, wie etwa Innenstädten, sind kleiner als in Gebieten mit niedriger Bevölkerungsdichte, z.B. an Stadträndern. Während die bei der Planung zu Grunde gelegte Erschließungswirkung im Bereich

der Innenstädte für die Nürnberger Straßenbahn und StUB bei 400 Metern definiert ist, werden zum Stadtrand hin abgestuft 500 bis 600 Meter zu Grunde gelegt.

*Als Rahmenbedingung gilt auch, dass keine anderen Verkehrsströme durch die StUB behindert werden sollen. Inwiefern ist die Gleichberechtigung von motorisiertem Verkehr, Rad und Fußverkehr sinnvoll (z.B. in Hinblick auf verringerte Kohlenstoffdioxid-Ausstöße)?*

Hier kommt es auf die Perspektive an: Zum motorisierten Verkehr zählen neben privaten Kraftfahrzeugen auch der Zuliefer- und Busverkehr. Aus dieser Perspektive sollte die StUB die anderen Verkehre nicht unangemessen behindern.

*Warum ist die Gewichtung der beschlossenen Bewertungskriterien nicht festgelegt?*

Auf eine Gewichtung der Bewertungskriterien wurde bewusst verzichtet. Die Gewichtung würde je nach Perspektive sehr unterschiedlich ausfallen. Es geht darum, im Dialog alle Hinweise und Vorschläge auf den Tisch zu legen und diese durchzusprechen. Statt mathematischer Berechnungen und Zahlen, die den Dialog erschweren, soll es bei der Findung der besten Trassenvariante um Transparenz gehen: Die Teilnehmenden sollen die Vorgehensweise der Trassenbewertung nachvollziehen können.

*Um die gewünschten positiven Auswirkungen zu erzielen, bedarf es einer deutlichen Zunahme an Fahrgästen im Umweltverbund. Wo findet sich dieses Ziel?*

Dieses Ziel ist bereits in den Rahmenkriterien festgehalten: Den Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) stärken.

*Möglicherweise muss in Zukunft über Erweiterungen des StUB-Netzes gesprochen werden. Aus dieser Perspektive ist eine Trassenvariante schlecht, die Erweiterungen erschwert. Deshalb sollte als weiteres Kriterium die Entwicklungsmöglichkeiten bzw. die Option der Netzerweiterung mitaufgenommen werden. Dazu gehört auch die Frage: Inwiefern wird in der Planung der lange Planungshorizont bedacht und Wert auf Flexibilität und Zukunftssicherheit gelegt?*

Diese Aspekte sollen unter dem Kriterium „Tangierte Entwicklungs- oder Sanierungsgebiete“ berücksichtigt werden. Hier geht es explizit auch um Perspektiven der zukünftigen Stadtentwicklung. Das System muss so geplant werden, dass Erweiterungen möglich sind.

*Für den Beginn des Dialogs ist es gut, ohne eine Gewichtung der Bewertungskriterien zu arbeiten. Irgendwann bedarf es jedoch einer Gewichtung und Bewertung in Zahlen.*

Geplant ist ein zweistufiges Vorgehen. Zuerst werden die Trassenvarianten gesammelt und die besten Varianten ausgewählt. Im Anschluss daran wird mit Hilfe mathematischer Verfahren beurteilt, zu welchem Grad die Kriterien erfüllt werden.

*Inwiefern wird das Kriterium Flächenverbrauch berücksichtigt? Inwiefern wird der Verbrauch von Flächen in Privatbesitz berücksichtigt?*

Der Flächenverbrauch ist in der Präsentation als Kriterium genannt. Dabei werden die Eigentumsverhältnisse im ersten Durchlauf nicht berücksichtigt, im zweiten gibt es hierfür ein explizites Kriterium.

*Als weiteres wichtiges Kriterium sollte die Frequenz aufgenommen werden.*

Die Frequenz ist wichtig, ein Zehnminutentakt ist bis zur Erlanger Stadtgrenze in der Machbarkeitsstudie zu Grunde gelegt. Für die Findung von Trassenvarianten spielt diese Frage keine Rolle, da die Trassenvorschläge auf diesem Grundkonzept basieren.

*In Herzogenaurach sind emotionale Diskussionen zum Straßenraum zu erwarten. Zur besseren Beurteilung der Trassenvarianten muss bekannt sein, wie die Straßenbahn im Straßenbild aussehen wird und wie sie technisch ausgestattet sein soll.*

Die StUB wird technisch kompatibel zur Nürnberger Straßenbahn sein. Einen Eindruck davon, wie die StUB möglicherweise aussehen könnte, lässt sich folglich am Beispiel der Nürnberger Straßenbahn (35 Kilometer Netz) gewinnen. Der Zweckverband sieht für spätere Sitzungen des Dialog-Forums 3D-Visualisierungen vor, hält es aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht für sinnvoll. In der heutigen Sitzung geht es erst einmal um die Festlegung des „Strichs auf der Landkarte“.

*Warum ist auf den StUB-Flyern nur eine Trasse eingezeichnet?*

Dabei handelt es sich um die Trassenvariante, die dem Zuschuss-Rahmenantrag von Nürnberg, Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt aus dem Jahr 2012 zugrunde lag. Es handelt sich dabei um eine Ausgangsbasis für die weiteren Diskussionen und Planungen.

*Im Sinne der intelligenten Mobilität sollte vorab untersucht werden: Wie verändern sich die einzelnen Kriterien, wenn sich z.B. die Trassenführung oder die Länge der Züge verändert? Wie greifen die Verkehre (StUB/Busse/Park&Ride/Fußverkehr/Radverkehr/usw.) am besten ineinander?*

Die Gestaltung des Ineinandergreifens der unterschiedlichen Verkehrsströme gehört ebenfalls zu den Planungsaufgaben. Ziel ist ein integriertes Gesamtkonzept, das sowohl die StUB als auch einen gut ausgebauten weiteren ÖPNV berücksichtigt.

#### **TOP 4      Vorstellung der Vorschlagstrasse**

Herr Große-Verspohl und Herr Gräf stellten daraufhin die sogenannte Vorschlagstrasse aus dem Zuschuss-Rahmenantrag aus den Jahren 2012/2015 vor (siehe Präsentation zu finden unter: <https://stadtumlandbahn.de/1-trassenforum-in-erlangen-am-7-februar-2018/>). Diese Trasse soll als Ausgangsbasis für die weiteren Variantendiskussionen dienen. Diese Variante verläuft von der Haltestelle „Am Wegfeld“ in Nürnberg-Buch entlang der B4 nach Erlangen-Tennenlohe, vorbei an der Technischen Fakultät der FAU und dem Siemens-Campus über die Südkreuzung, Erlangen-Südstadt & Innenstadt, die Regnitzquerung und Alterlangen, Erlangen-Büchenbach, Erlangen-Häusling, an Haundorf und der Herzo Base entlang bis in die Herzogenauracher Kernstadt.

## TOP 5 Vorstellung der Trassenvarianten aus dem Publikum

Im nächsten Sitzungsteil stellten insgesamt sechs Personen aus dem Publikum weitere Vorschläge für Trassenvarianten vor und gingen im Anschluss auf Verständnisfragen aus dem Publikum ein.

Herr Dr. Dittrich vom **Bürgerverein Rathgeberstraße** Herzogenaurach präsentierte drei Vorschläge, die die Trassenführung im Gebiet Herzogenaurach betreffen. Er schlug als Trassenvariante die Taltrasse auf der ehemaligen Aurachtalbahn in Kombination mit Busverbindungen ins Erlanger Stadtgebiet vor. Als weitere Variante brachte er eine Trassenführung über die Herzo Base, Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße, Hans-Maier-Straße bis zum alten Bahnhof ein. Sein dritter Vorschlag bezog sich auf die Verlängerung der Trasse durch die Straße „Zum Flughafen“ bis zum Osttor der Firma Schaeffler.

*Wie soll im ersten Variantenvorschlag über die Taltrasse der Aurachtalbahn bis zur Paul-Gossen-Straße eine schnelle Verbindung ins Erlanger Stadtzentrum gewährleistet werden?*

Hier sind aus Sicht von Dr. Dittrich schnelle Busse zu empfehlen.

Für das Gebiet von der Erlanger Südkreuzung bis nach Herzogenaurach folgte ein weiterer Vorschlag von Georg Simmet, **Arbeitskreis Mobilität und Verkehr** der Lokalen Agenda 21 Herzogenaurach. Er präsentierte eine Trassenführung von der Südkreuzung in Erlangen über die Paul-Gossen-Straße, vorbei am geplanten Siemens-Campus durch die Günther-Scharowsky-Straße, S-Bahnhof Erlangen-Bruck, weiter über die bestehende Bahntrasse der Aurachtalbahn bis zum Osttor der Firma Schaeffler.

*Durchgehend zwei Gleise sind im Trassenvorschlag nicht möglich. Wie wäre es mit einem eingleisigen Ring statt des durchgehend zweigleisigen Vorschlags?*

Der Vorschlag ist zwar zweigleisig vorgesehen, ist aber aus Sicht von Herrn Simmet nicht zwingend notwendig. Im Falle, dass die Variante in die nähere Auswahl kommt, müssten Lösungen hierfür zusammen mit dem Zweckverband diskutiert werden.

*Wie verändern sich die Reisezeiten mit der zusätzlichen Strecke am Siemens-Campus?*

Der Arbeitskreis Lokale Agenda 21 Herzogenaurach hat noch keine Berechnung der Reisezeiten vorgenommen.

Als nächstes stellte Matthias Striebich, **Bürgerinitiative Umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal**, Variantenvorschläge mit Fokus auf die Trassenführung von Erlangen bis Herzogenaurach vor. Statt einer Trassenführung über den Kosbacher Damm plädierte Herr Striebich für eine Trassenführung über den Büchenbacher Damm. Um Büchenbach anzubinden schlug er mehrere Alternativen vor: Um eine schnelle Verbindung zwischen Herzogenaurach und Erlangen sicherzustellen, präsentierte Herr Striebich eine Variante, die im Süden von Büchenbach entlang des Adenauerrings führt. Zusätzlich schlug er zwei weitere Trassenvarianten durch die Mitte und den Norden Büchenbachs vor.

*Der Vorschlag könnte zu Problemen der Feuerwehrezufahrt in Alterlangen führen. Lösungen müssten dafür noch erarbeitet werden.*

*Zu welcher Fahrtzeitverlängerung würden die zusätzlichen Haltestellen in Büchenbach führen?*

Die zusätzlichen Haltestellen können zu einer Fahrtzeitverlängerung von circa. zwei bis fünf Minuten führen.

*Sind die Büchenbacher Anlage bzw. alternativ der Dechsendorfer Damm überhaupt breit genug für die StUB-Trasse?*

Das ist Teil der Prüfung.

*Wie soll die Anbindung an den Erlanger Hauptbahnhof sichergestellt werden?*

Der Hauptbahnhof wäre über den Hugenottenplatz angebunden.

Andreas Brock, Ortsgruppe Erlangen des **Verkehrsclubs Deutschland**, führte eine weitere mögliche Trassenvariante für das Erlanger Stadtgebiet ein. Seinem Vorschlag entsprechend könnte die Trasse von den Erlanger Arcaden aus über die Hauptstraße, die Pfarrstraße, den Dechsendorfer Damm, die Möhrendorfer Straße in Alterlangen, die Schallershofer Straße, die Habichtstraße und den Europakanal parallel zum Büchenbacher Steg, die Steigenwald- und Odenwaldallee, durch die Büchenbacher Anlage bis auf den Adenauerring in Büchenbach geführt werden.

*Statement von Herrn Grasse von der Kreisgruppe Erlangen des Bund Naturschutz: Herr Grasse unterstützt die Trassenvorschläge, die Herr Striebich und Herr Brock vorgestellt haben.*

Es folgten mehrere Vorschläge für die Trassenführung in Erlangen-Tennenlohe, die Gert Büttner vom **Ortsbeirat Tennenlohe** vorstellte. Ein Variantenvorschlag führte über die Sebastianstraße kreuzungsfrei unter dem Wetterkreuz hindurch auf den Reutleser Weg weiter Richtung Süden. Eine andere Variante würde von der Sebastianstraße über den Hutgraben, den Leitensteig, das Wetterkreuz, in den Reutleser Weg führen. In einem dritten Vorschlag verläuft die Trasse von der Sebastianstraße über den Hutgraben, den Leitensteig, das Wetterkreuz Richtung Westen, auf der Wetterkreuzbrücke über die Autobahn und zurück Richtung Reutleser Weg.

*Inwiefern lassen sich StUB-Trasse und Radschnellweg durch Tennenlohe in Zukunft realisieren?*

Bei der weiteren Planung der StUB soll die Planung der Radschnellwege berücksichtigt werden.

Schließlich zeigte Frau Schuck von der **Allianz Pro StUB** in Ihrer Präsentation auf, dass aus ihrer Sicht der Ostast der StUB als weitere Ausbaustufe in den Planungen und Anträgen verankert bleiben sollte.

*Was müsste in den Planungen aktuell beachtet werden, sodass die Anbindung des Ostens zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist?*

Das gesamte T-Netz (nicht nur das L-Netz) sollte im Antrag eingereicht werden.

Darüber hinaus sollten sinnvolle Trassen für zukünftige Entwicklungen der StUB politisch freigehalten werden.

Zum Abschluss dankte Herr Dr. Ewen den Referentinnen und Referenten für ihre Präsentationen und den Teilnehmenden für ihre Aufmerksamkeit.

## **TOP 6 Vertiefende Arbeit in Kleingruppen**

Herr Große-Verspohl führte anschließend den Werkstattteil der Sitzung ein und bat die Teilnehmenden, in der kommenden Stunde Vorschläge für Trassenvarianten abzugeben. An den acht Tischen stand jeweils eine Ansprechpartnerin bzw. ein Ansprechpartner zur Verfügung, die Hinweise zu verschiedenen Gebieten entgegennahm. Frau Mandry vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg sammelte die Vorschläge für übergreifende Variantenvorschläge. Für Hinweise zur Trassenführung im Stadtgebiet Nürnberg war Herr Wiedemann von der Stadt Nürnberg zuständig. Experten der Stadt Erlangen waren Herr Laubensdörfer für das Gebiet rund um Tennenlohe (Stadtgrenze Nürnberg-Erlangen bis Brucker Lache), Herr Grosch für den Abschnitt rund um die Regnitzquerung (Eisenbahntrasse bis zum Main-Donau-Kanal) und Herr Reußner für den Abschnitt rund um Büchenbach (Main-Donau-Kanal bis zur Stadtgrenze Erlangen-Herzogenaurach). Frau Stadter von der Stadt Herzogenaurach betreute die Diskussion zur Trassenführung im Stadtgebiet Herzogenaurach. Herr Gräf stand für Hinweise zum Abschnitt von Erlangen-Süd bis zur Erlanger Innenstadt zur Verfügung und Herr Große-Verspohl für das Thema Aurachtalbahn. Am Tisch Aurachtalbahn sollten, anders als an den sieben anderen Tischen, die vorliegenden Varianten zum Thema zu einer Variante verdichtet werden, mit welcher die Aurachtalbahn dann auch bewertet werden soll.

Abschließend bat Herr Dr. Ewen die Zuständigen an den verschiedenen Tischen um eine Zusammenfassung der gesammelten Hinweise:

Frau Stadter fasste zusammen, dass die Teilnehmenden ein offenes Sammeln und Bewerten verschiedener Trassenvarianten befürworteten. Ein möglicherweise notwendiger Straßenumbau sollte nicht auf die Anwohnenden umgelegt werden. Für Haundorf wurde der Wunsch nach einer Haltestelle mit Parkmöglichkeiten geäußert. Zu den gesammelten Vorschlägen zählen die Nordumfahrung Herzogenaurachs und eine Südostalternative durch die Wilhelm-Schaeffler-Straße, ausgeführt als eingleisiger Ring oder als gegenläufige Trasse.

Herr Laubensdörfer berichtete aus den Diskussionen zur Trassenführung durch Tennenlohe von der Forderung, dass Tennenlohe durch die StUB mit kurzen Wegen zur Haltestelle erschlossen werden sollte. Einer der Vorschläge war, die StUB als Untergrundbahn unter Tennenlohe durchzuführen. Die Vorschlagstrasse am Ostrand wurde als Möglichkeit angesehen, wenn diese gut mit dem Busverkehr kombiniert werden würde. Weitere Vorschläge waren u.a. eine Führung entlang des westlichen Ortsrands und eine straßenbündige Führung durch die Ortsmitte.

Die Gespräche zur Trassenführung in Nürnberg fasste Herr Wiedemann zusammen. Es kam u.a. die Frage auf, ob Wendeflächen oder eine Abstellhalle in Boxdorf notwendig seien. Eingebracht wurde auch die Idee, eine Verbindung ohne Umsteigenotwendigkeit zum Flughafen zu schaffen.-Hierfür schlugen die Teilnehmenden eine Verlängerung der U-Bahn vor. Mehrere Haltestellen- und Querungsmöglichkeiten der StUB über die B4 und eine Vermeidung von Verlusten landwirtschaftlicher Nutzflächen wurden thematisiert. Der Nutzflächenverlust könnte durch eine Trassenführung auf dem Mittelstreifen der B4 möglichst gering gehalten werden. Als weitere Trassenalternativen wurden eine ortsnahe Variante entlang Großgründlach und eine Variante entlang Neunhof und Kraftshof erfasst.

Frau Mandry berichtete aus der gebietsübergreifenden Diskussion, dass die Anbindung Alterlangens und der Erlanger Unikliniken als sehr wichtig eingeschätzt wurde. Weiterhin wurde der Ost-Ast der StUB als positiv bewertet. Schließlich wünschten sich die Teilnehmenden, dass bei der Trassenfindung das gesamte (ergänzende) Verkehrsnetz berücksichtigt werden sollte.

In den Gesprächen zur Trassenführung in Büchenbach entstand laut Herrn Reußner ein Trassenvorschlag, der sich an den Bevölkerungsdichten orientierte. Die Führung der StUB durch die Büchenbacher Anlage (Tunnel? Eingleisig?) und die Verknüpfung der StUB mit der A3 über ein Park&Ride-Angebot waren Bestandteile der Diskussion. Eingriffe in Privatgrund hinsichtlich des Flächenverbrauchs durch die StUB-Trasse wurden als kritisch eingeschätzt.

Herr Große-Verspohl berichtete zum Thema Aurachtalbahnhof. Die Teilnehmenden schlugen ein Mischbetriebssystem nach Kasseler bzw. Karlsruher Vorbild („Tram-Train“) vor. Zwischen Bruck und Frauenaaurach sollte die Trasse eingleisig geführt werden, im weiteren Abschnitt zweigleisig, vor Herzogenaaurach entlang der Hans-Maier-Straße wieder eingleisig an Schaeffler vorbei. Im Gebiet zwischen Bruck und der Erlanger Innenstadt sprachen sich die Teilnehmenden gegen alle Varianten westlich der Hauptbahntrasse aus, womit die Führung über die Hauptbahn und eine Führung auf Basis des Vorschlags von Herrn Simmet aus TOP5 übrig bleiben.

In der Zusammenfassung von Herrn Grosch zum Gebiet der Regnitzniederung wurde der Wunsch deutlich, dass die endgültige Trassenvariante möglichst wenig Biotope stören und sonstigen naturschutzfachliche Belangen gerecht werden sollte. Gleichzeitig sollte der Regnitzgrund möglichst schnell überquert werden, damit die StUB als Verkehrsalternative zum Auto attraktiv bleibe. Als Vorschläge wurden die Trassenführung über den Dechsendorfer, den Büchenbacher Damm oder die Untertunnelung des Regnitzgrundes geäußert. Vom Büchenbacher Damm in Richtung Herzogenaaurach wurde einerseits eine Variante über die Häuslinger Straße, andererseits eine Variante oder ein Trassenarm Richtung Süden über Frauenaaurach vorgeschlagen.

Herr Gräf berichtete abschließend zur Trassenführung durch Erlangen Süd und die Erlanger Innenstadt. Eine Variante führt von der Fußgängerzone, über die Altstadt und den Dechsendorfer Damm. Weiterhin brachten Teilnehmende eine Trassenführung durch die Gebbertstraße anstelle der Nürnberger Straße ins

Gespräch. Weitere Varianten könnten durch die Nägelsbachstraße bis zur Paul-Gossen-Straße oder von den Arcaden über die Nägelsbachstraße, Güterbahnhofstraße und Werner von Siemens-Straße verlaufen., Die Ausführung der StUB als Unterpflaster-Straßenbahn kam ebenfalls auf. Darüber hinaus sammelte Herr Gräf in den Gesprächen weitere Ideen zu Wendeschleifen, Stichstrecken, Rollsteig, etc. in der Erlanger Innenstadt und dem Erlanger Süden.

## **TOP 7      Ausblick und Verabschiedung**

Zum Abschluss der Sitzung gingen Herr Große-Verspohl und Herr Gräf auf das weitere Vorgehen ein. Die Öffentlichkeit habe bis Ostern die Möglichkeit, über die Onlinedialog-Plattform (zu finden unter: <https://epartizipation.stadtumlandbahn.de/>) weitere Vorschläge zur Trassenführung einzubringen. Zusätzlich seien von März bis Juni weitere Dialogveranstaltungen mit Gebietsbegehungen zu Fuß bzw. per Fahrrad geplant:

- 08.03.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Erlangen-Süd und Innenstadt
- 14.03.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Herzogenaurach
- 21.03.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Erlangen Regnitzniederung
- 02.05.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Erlangen-Tennenlohe
- 06.06.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Erlangen-Büchenbach
- 10.07.2018, 17.00–20.00 Uhr: Lokal-Forum Nürnberg-Nord (vgl. Verschiebung auf den 12.07.2018)

Die gesammelten Vorschläge müssten anschließend für die Planungsbüros verdichtet werden. Für die nächste Sitzung des Dialog-Forums am 13.07.2018, von 18.30–22.00, sei unter anderem eine erste grobe Vorstellung der gesammelten Trassenvarianten vorgesehen.

Herr Dr. Janik dankte allen Teilnehmenden für die kreative und faire Atmosphäre. Er äußerte sich zuversichtlich, dass gemeinsam eine Trasse gefunden werden könne, bei der am Ende alle wüssten, warum die Entscheidung genau auf diese Trasse gefallen sei.

## Anlage 1 Impressionen

