

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

– Dokumentation des 9. Dialogforums –

Datum:	Dienstag, 13. Juli 2021
Ort:	Virtuelles Dialogforum
Zeit:	19.00 Uhr – 21.00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	team ewen, Darmstadt

Inhalt:	
TOP 1 Begrüßung, Anmoderation, Gespräch mit den Oberbürgermeistern.....	2
TOP 2 Hintergründe.....	3
TOP 3 Fragerunde 1.....	4
TOP 4 Aktuelle Planung Güterhallenstraße.....	6
TOP 5 Häufig gestellte Fragen.....	7
TOP 6 Fragerunde 2.....	12
TOP 7 Ausblick.....	13
TOP 8 Verabschiedung.....	13

TOP 1 Begrüßung, Anmoderation, Gespräch mit den Oberbürgermeistern

Herr Dr. Ewen, Moderator von team ewen, begrüßt die Teilnehmenden zum 9. Dialogforum des ZV StUB. Es wird im virtuellen Format durchgeführt und live unter www.betont.tv/stad-tumlandbahn übertragen. Teilnehmende sind neben den Referentinnen und Referenten, die Mitglieder des inneren und des äußeren Kreises des Dialogforums. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit ist per Live-Chat möglich. Die heutige Veranstaltung beinhaltet, neben einer kurzen Einführung, hauptsächlich den aktuellen Planungsstand der StUB: Der ZV StUB fasst die Highlights der letzten Lokalforen in einem kurzen Rückblick zusammen und Herr Müller von Emch+Berger GmbH stellt die aktuellen Pläne zur Bahnunterführung an der Güterhallenstraße in Erlangen vor. Neben Fragen der Teilnehmenden soll auf häufig und wiederholt gestellte allgemeine und streckenabschnittsspezifische Fragen eingegangen werden.

Kurzinterview

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

Frage an Herrn Dr. Hacker (Herr Dr. Ewen): Die StUB war lange Tagesgespräch in Herzogenaurach. Wie ist der jetzige Stand? Ist die StUB noch präsent oder befindet sich das Thema in einer Ruhephase?

Antwort: In den letzten Wochen stand in Herzogenaurach hauptsächlich der Fußball und Handball im Vordergrund. Die StUB ist aber noch Thema, insbesondere wenn das Thema „Ostast“ aufgegriffen wird, aber die Gespräche haben sich mittlerweile beruhigt. Es gibt eine Erwartungshaltung, wie und insbesondere wie schnell es weitergeht. Die positive Stimmung gegenüber der StUB überwiegt. Eines der aktuelleren Themen ist die Errichtung einer Schallschutzwand entlang der Führung der StUB an einer neuen Kindertagesstätte.

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Dr. Ewen): Wo stehen wir in der Planung, worum geht es heute?

Antwort: Seit den letzten Foren haben wir viele Baustellen abgearbeitet. Heute soll eine Übersicht im Sinne eines Zwischenberichtes gegeben werden, was bereits bearbeitet ist und was in die weiteren Planungen einfließt.

Frage an Herrn Ruf (Herr Dr. Ewen): Sie haben in Nürnberg ja schon viel Erfahrung sammeln können - haben virtuelle Veranstaltungen nach wie vor ausreichende Qualität im Beteiligungsprozess?

Antwort: Nach meiner Erfahrung können die virtuellen Formate sogar zu mehr Teilnehmenden und auch zu mehr aktiver Beteiligung seitens der Bürgerinnen und Bürger führen als Präsenzveranstaltungen. Zwar gilt das nicht für alle Themen, aber digitale Formate erreichen oft mehr Menschen. Die StUB selbst ist nicht umstritten in Nürnberg. Die Nürnberger sind mit einer Straßenbahn in Ihrer Stadt aufgewachsen und freuen sich, wenn die StUB nach Erlangen fahren wird.

TOP 2 Hintergründe

Herr Große-Verspohl, Geschäftsleiter des ZV StUB, stellt die Stadt-Umland-Bahn als eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn nach Erlangen, Herzogenaurach und ins weitere Umland dar. Sie ist ein schnelles Schienenverkehrsmittel mit weitgehend eigener Infrastruktur und weitgehend unabhängig vom Straßenverkehrsfluss. Das Ziel ist eine Verlagerung des Autoverkehrs auf den ÖPNV (insbesondere Pendler) und eine entsprechende Verringerung von Fahrzeugemissionen und Staus.

Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Anfang 2020 konnten die GVFG-Mittel versechsfacht werden, zum Vorteil der StUB. 75% der zuwendungsfähigen Kosten kommen vom Bund zzgl. einer Landesförderung. Zudem ist nun auch eine Förderung von Abschnitten mit straßenbündigem Bahnkörper möglich. Eine standardisierte Bewertung des Nutzens und der Kosten ist aber weiterhin erforderlich.

Nach sorgfältiger Prüfung verschiedener Varianten, in die auch zahlreiche Bürgervorschläge eingeflossen waren, wurde die sog. Vorzugstrasse festgelegt: Sie knüpft an der Haltestelle „Am Wegfeld“ in Nürnberg an, verläuft entlang der B 4 am Südgelände der Universität und Siemens Campus vorbei bis zum Zentrum und Bahnhof der Stadt Erlangen, um schließlich die Regnitz Richtung Alterlangen / Büchenbach und später die A 3 in Richtung Herzogenaurach mit den Weltunternehmen adidas, PUMA und Schaeffler zu queren.

Das Raumordnungsverfahren wurde Mitte 2019 eingeleitet. Das Ergebnis, die landesplanerische Beurteilung, wurde Anfang 2020 veröffentlicht. Kernaussage: Die StUB ist – mit kleineren Überarbeitungen - raumverträglich. Lediglich im nördlichen Tennenlohe wurde eine Anpassung des Streckenverlaufs als notwendig angesehen.

Im Anschluss stellt Herr Gräf, Technischer Leiter des ZV StUB, den aktuellen Planungsstand vor. Die Leistungsphase „Vorplanung“ der Verkehrsanlagen ist abgeschlossen und der Streckenverlauf wurde im Maßstab 1:2.500 konkretisiert; in der nächsten Phase werden die Pläne nochmals um den Faktor 5 größer, d.h. im Maßstab 1:500, um die Brücken oder Unter-/Überquerungen detaillierter zu planen. Die StUB befindet sich nun in der Leistungsphase 3, der Entwurfsplanung. Im Folgenden werden die Streckenverläufe in Tennenlohe, Büchenbach sowie für die Querung des Regnitzgrundes in Erlangen detaillierter dargestellt.

StUB-Streckenverlauf im Bereich Tennenlohe

Im Bereich Feuerwehrhaus Tennenlohe bestand Nachbesserungsbedarf, da hier Bäume mit eventuell geschützten Arten tangiert werden würden. Die Regierung empfahl eine Führung auf der ursprünglichen Planung oder in der Sebastianstraße. 2018 und 2021 fanden jeweils Lokalforen in Tennenlohe statt. Unter Einbeziehung von Ortsbeirat, dort ansässigem Landwirt, Bogenschützen, Kärwaburschen und der Stadt Erlangen, konnte gemeinsam eine Alternativvariante entwickelt werden. Diese wurde inzwischen vom Erlanger Stadtrat genehmigt.

Ausführliche Informationen können der Dokumentation des virtuellen Lokalforums Tennenlohe (16.02.2021) und der dort gezeigten Präsentation unter: [Stadt-Umland-Bahn | Lokalforum 16.02.2021 \(stadtumlandbahn.de\)](https://www.stadtumlandbahn.de) entnommen werden.

StUB-Streckenverlauf im Bereich Büchenbach

Frau Gräßel, Teilprojektleiterin Verkehrsanlagen beim ZV StUB, informiert über den Streckenverlauf in Büchenbach, der über den Rudeltplatz Richtung Herzogenaurach verläuft. Hier stehen grundsätzlich die beiden Optimierungsansätze Adenauerring und Lindnerstraße

(mit Haltestelle im Bereich Stadtteilhaus) zur Diskussion. Nach intensivem Austausch mit dem Stadtteilbeirat Büchenbach und der Stadt Erlangen einigte man sich auf eine Führung der Hauptgleise über den Adenauerring.

Detaillierte Informationen können der Dokumentation des virtuellen Lokalforums Büchenbach (22.04.2021) und der dort gezeigten Präsentation unter: [Stadt-Umland-Bahn | Lokalforum 22.04.2021 \(stadtumlandbahn.de\)](#) entnommen werden.

StUB-Streckenverlauf Regnitzquerung

Herr Gräf berichtet über den Stand der Regnitzquerung und die Ergebnisse des Realisierungswettbewerbs: Der Regnitzgrund in Erlangen ist Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsbereich. Um eine möglichst umweltverträgliche, architektonisch ansprechende und technisch optimale Gestaltung der Brücke zu erreichen, hatte sich der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn entschieden, einen Realisierungswettbewerb auszuloben.

Im Anforderungskatalog waren auch die Ergebnisse aus einer breiten Beteiligung (Dialogforum 2019, Online-Dialog 2020, Gespräche mit Verbänden) enthalten, wo ein möglichst geringer und umweltschonender Eingriff und ein sanftes Einfügen in das Landschaftsbild gewünscht wurden. Zudem sollte kein zusätzlicher Lärm durch motorisierten Individualverkehr entstehen und der Radverkehr einbezogen werden. Auch auf ausreichend Platz für landwirtschaftliche Fahrzeuge sollte geachtet werden.

Mehrere Planungsbüros beteiligten sich an dem Wettbewerb, die auf Basis dieses Anforderungskatalogs ihre jeweiligen Wettbewerbsbeiträge erarbeiteten. Alle eingereichten Arbeiten wurden von einem Preisgericht geprüft und bewertet. Anschließend wurden die Preisträger vom Preisgericht benannt.

Weitere Informationen können dem virtuellen Lokalforum Regnitzquerung (06.05.2021) – Dokumentation und Präsentation unter: [Stadt-Umland-Bahn | Lokalforum 06.05.2021 \(stadtumlandbahn.de\)](#) entnommen werden.

TOP 3 Fragerunde 1

Herr Dr. Ewen eröffnet die erste Fragerunde, in der die Teilnehmenden des inneren und äußeren Kreises des Dialogforums direkt live, sowie das Publikum über die Chatfunktion Fragen stellen können:

Fragen aus dem inneren und äußeren Kreis:

Frage: Die Brücke ist 11 m breit; ist dies in der Darstellung geschönt?

Antwort Herr Gräf: Die Visualisierung zeigt 1:1 die geplante Brücke, die rund 11 m breit ist. Dies ist für die Straßenbahn, den Bus und die Seitenbereiche notwendig. Alle Visualisierungen entsprechen 1:1 der technischen Planung.

Frage: Wie kann der Radverkehr verbessert werden? Die Überdachung ist gut, aber eine Hochwasserfreiheit kann wohl nicht komplett nach DIN-Norm erreicht werden? Die Hochwasseranfälligkeit muss verringert werden, davon ist im Entwurf wenig zu sehen.

Antwort Herr Gräf: Der Radweg wird noch gemeinsam mit der Stadtverwaltung optimiert; eine Höherverlegung ist nicht so einfach, da der Hochwasserabfluss der Regnitz nicht behindert werden darf.

Frage: Wären hängende Radwege eine Lösung?

Antwort Herr Gräf: Das müsste von der Stadt Erlangen so gewünscht werden und entsprechend funktionieren. Angesichts der Quermöglichkeiten wird das nicht als realistisch eingeschätzt. Die Finanzierung hierfür müsste aus dem Radwegetopf der Stadt Erlangen kommen.

Frage des Moderators an einen Vertreter aus Tennenlohe: Wie wird der Such- und Einigungsprozess für eine Trasse in Tennenlohe vor Ort wahrgenommen?

Antwort: Das ist optimal gelaufen. Alle, die betroffen waren, haben sich zusammengesetzt und eine Lösung gefunden, die anfangs so nicht absehbar war.

Fragen aus dem Live-Chat:

Frage: Wie kann bei einer Überschwemmung der Regnitzquerung der Betrieb aufrecht gehalten werden?

Antwort Herr Gräf: Die Brücke über den Regnitzgrund ist vollkommen hochwasserfrei für Bus und Bahn. Durch die filigrane Konstruktion erfolgt keine Behinderung beim Abfluss des Hochwassers. Die Unterquerung der A 73 ist gesichert für Hochwasserereignisse. Zusätzlich ermöglicht man die hochwasserfreie Querung der A 73 für den Radverkehr.

Frage: Ist der Betrieb des Jugend-/Bildungszentrums Wiesengrund weiter möglich, da die Trasse durch das Gebäude führt?

Antwort Herr Große-Verspohl: Die Trasse führt nicht durch das Gebäude, sondern über eine Ecke des Hauses hinweg. Der Betrieb ist kontinuierlich gewährleistet.

Frage: In welchen Gremien wurde die Unter-/Überquerung der A73 entschieden?

Antwort Herr Gräf: Die Unter- bzw. Überführung der A 73 gehörte zu den Grundlagen, mit denen wir in den Wettbewerb gegangen sind. Es gab nebenher auch noch einen städtebaulichen Wettbewerb für die Regnitzstadt, also den Bereich des heutigen Großparkplatzes – und auch dort gab es Ideen sowohl für eine Über- als auch für eine Unterquerung. Die Preisträger beider Wettbewerbe haben die Unterquerung zugrunde gelegt.

Frage: Warum wurde bei der Planung der StUB die Anbindung an den Flughafen nicht berücksichtigt und der Verlauf erfolgt in 2 km Entfernung?

Antwort Herr Große-Verspohl: Der Großteil der StUB-Nutzer in diesem Bereich möchte in Richtung Nürnberger Innenstadt; eine Anbindung an den Flughafen würde hier einen großen Umweg bedeuten. Der Umstieg auf Bus und U2 zum Flughafen ist gewährleistet. Die Direktanbindung der Innenstadt entspricht den Fahrgastströmen.

Frage: Wie laut ist die StUB an der Wiesenquerung?

Antwort Herr Gräf: Durch Maßnahmen an Fahrzeug und Schiene ist sie sehr leise. Nach Erstellung der konkreten Planung wird ein Schallgutachten erarbeitet. Wir können daher heute noch keine konkreten Zahlenwerte vorlegen. Tendenziell ist die StUB ein leises Verkehrsmittel, die vierspurige Autobahn in der Nachbarschaft ist deutlich lauter.

Frage: Ist für die StUB ein Depot/Betriebshof geplant und wenn ja wo? Ist dies in der Kostenschätzung vorhanden?

Antwort Herr Gräf: Die Örtlichkeit ist noch nicht final definiert. Im Gespräch mit den Städten wird ein geeigneter Standort gesucht. Der Betriebshof ist in der genannten Kostenschätzung von 372 Mio. € nicht enthalten. In der standardisierten Bewertung sind die Kosten des Betriebshofs allerdings in den Kosten der Fahrzeuge mitberücksichtigt.

Frage: Die StUB ist akzeptabel, wenn sie dem Klimanotstand standhält. Hier sollte wenig aufwendiges Bauen und die Nutzung vorhandener Brücken berücksichtigt werden. Skepsis besteht bei der Autobahnunterführung. Wie sieht der Hochwassertrog aus? Wie ist die Klimabilanz der Unterführung?

Antwort Herr Gräf: Die Klimabilanz wird errechnet, wenn konkrete Eingangswerte vorhanden sind; das erfolgt, wenn die Planung entsprechend weit ist. Bezüglich des Hochwassertrogs sind Ausgleichsflächen erforderlich; diese werden in der Planung entsprechend berücksichtigt.

TOP 4 Aktuelle Planung Güterhallenstraße

Herr Müller, Emch+Berger GmbH stellt nun die aktuelle Planung in der Güterhallenstraße vor und zeigt dabei einen Lageplan mit der Linienführung (inkl. Radweg) sowie Schnitte. Er erinnert an den Findungsprozess für die jetzt gewählte Trasse, die der komplexen räumlichen Lage, den Ansprüchen von der Stadt, der Deutschen Bahn und insbesondere auch dem Denkmalschutz (z. B. Stadtmauer) gerecht werden muss.

Die Linienführung erfolgt im Bereich der Gleisquerung DB von der StUB-Haltestelle Arcaden bis zur StUB-Haltestelle Hauptbahnhof Erlangen. Unter den Gleisen der Deutschen Bahn wird für die StUB ein eigenes Bauwerk neben der bestehenden Unterführung Güterhallenstraße errichtet.

Im Bereich der Engstelle östlich der Gleise befindet sich die denkmalgeschützte Stadtmauer. Diese wird dieses Jahr zur Verifizierung der Planung baulich freigelegt. Das bestehende Brückenbauwerk muss zum Teil zurückgebaut werden.

Im westlich anschließenden weiteren Verlauf erfolgt eine gemeinsame Nutzung der StUB mit der zukünftigen Geh- und Radweg-Verbindung.

Zwischen den beiden Unterführungs-Teilbauwerken soll eine offene Platzgestaltung erfolgen.

Im Gleisbereich erfolgt ein standardmäßiges Rahmen-Betonbauwerk im Bereich der Eisenbahnanlage unterhalb der Deutschen Bahn. Durch ein Verschiebesystem soll die Erdmassenbewegung möglichst klein gehalten werden.

Im Bauverlauf soll in der Bauphase 1 vorab eine seitliche Herstellung der Rahmenteile im DB-Bereich erfolgen. Der Einschub erfolgt während einer kurzen Sperrpause der DB in der Bauphase 2. Eine teilweise Sperrung der Friedrich-List-Straße muss für die Erstellung des westlichen Unterführungsteils in Bauphase 4 erfolgen.

TOP 5 Häufig gestellte Fragen

In den vergangenen Wochen und Monaten haben den Zweckverband zahlreiche allgemeine und streckenabschnittsspezifische Anfragen erreicht. Im folgenden Abschnitt geben die jeweiligen Fachexperten Antworten auf die am häufigsten gestellten Fragen.

Frage: Wann soll die StUB in Betrieb gehen?

Antwort Herr Große-Verspohl: In den nächsten zwei Jahren soll die Planung so weit vorangetrieben werden, dass wir in unser abschließendes Genehmigungsverfahren, die Planfeststellung, gehen können. Wie lange dieses Planfeststellungsverfahren dauern wird, ist von unserer Seite nur sehr eingeschränkt zu beeinflussen. Voraussichtlich sind es ca. zwei Jahre; der Betrieb wird abschnittsweise ab 2030 aufgenommen.

Frage: Wer wird die StUB nutzen?

Antwort Herr Gräf: Die StUB dient zur Erschließung zentraler Wohn- und Schulstandorte; 1/3 wird eine innerstädtische Nutzung sein. Zudem werden wesentliche Unternehmens- und Universitätsstandorte (Gewerbegebiet Tennenlohe, Siemens Campus, (Südgelände) Universität, adidas, PUMA, Schaeffler) erschlossen.

Nach aktuellem Verkehrsmodell werden für die StUB folgende Fahrgastzahlen an einem durchschnittlichen Werktag angegeben:

- Herzogenaurach – Erlangen: 8.000 Fahrgäste
- Erlangen – Nürnberg: 7.800 Fahrgäste
- Erlangen – andere Kommune: 2.600 Fahrgäste
- Nürnberg – Herzogenaurach: 1.700 Fahrgäste
- Nürnberg – andere Kommunen: 600 Fahrgäste
- Herzogenaurach – andere Kommunen: 1.500 Fahrgäste

Das bedeutet auf innerstädtische Reisebeziehungen bezogen:

- 17.700 Fahrgäste innerhalb der Stadt Erlangen
- 3.100 Fahrgäste innerhalb der Stadt Nürnberg
- 3.200 Fahrgäste innerhalb der Stadt Herzogenaurach

Diese Zahlen berücksichtigen den Ostast noch nicht.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand der Kostenschätzung?

Antwort Herr Große-Verspohl: In Leserbriefen und Forumsbeiträgen werden spekulative Zahlen genannt. Wir verweisen auf die Kostenschätzung aus 2019/2020; diese liegt auf den Preisstand von 2019 bezogen bei 372 Mio. Euro.

Natürlich wird es auch bei diesem Projekt Anpassungen aufgrund von Preissteigerungen geben, deswegen sind alle Kostenangaben mit einem Preisstand versehen. Hochrechnungen auf zukünftige Preisstände sind nicht sinnvoll, weil wir Kosten immer mit dem aktuellen Geldwert vergleichen. Es ist noch zu früh, um Kosten für einzelne Ingenieurbauwerke konkret benennen zu können.

Wenn uns konkrete Zahlen vorliegen, werden wir diese wie gewohnt kommunizieren.

Frage: Welchen Beitrag leistet die StUB zum Umweltschutz?

Antwort Herr Gräf: Für eine erfolgreiche Verkehrswende ist unter anderem der Ausbau eines attraktiven ÖPNV erforderlich, der mit Ökostrom betreibbar ist.

Im EU- „Weißbuch zum Verkehr“ ist eine deutliche Verkehrsverlagerung von der Straße weg ein klares und ehrgeiziges Ziel.

Dadurch, dass ein Umstieg vom eigenen PKW auf den ÖPNV ermöglicht wird, leistet die StUB einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Durch die zu erwartende Abnahme des Individualverkehrs können bis zu 8.000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden. Darüber hinaus können die Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen deutlich gesenkt werden, wodurch ein wichtiger Beitrag für eine verbesserte Luftqualität geleistet wird.

Wir schaffen eine Grundlage, die den Bürgerinnen und Bürgern ein attraktives Angebot ermöglicht, auf den ÖPNV umzusteigen. Je mehr Menschen das nutzen, desto größer der Effekt.

Frage: Welche Veränderungen in der Nutzung erwartet der ZV StUB aufgrund der Pandemie? Wird es noch entsprechenden Bedarf am ÖPNV geben?

Antwort Herr Große-Verspohl: Die momentanen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie sind aktuell auch mit einem Rückgang der ÖPNV-Nutzung verbunden. Wir planen hier ein Verkehrsmittel für das nächste Jahrzehnt und darüber hinaus, und wir werden erst nach einer Normalisierung der Lage sehen, wie sich die Verkehrszahlen entwickeln. Vorher sind Aussagen über die Auswirkungen der Pandemie nicht möglich.

Neben dieser Pandemie haben wir aber auch einen Klimawandel zu bewältigen, der uns dazu zwingt, klimafreundlichere Mobilität in den Städten zu integrieren. Daher gehen wir davon aus, dass der ÖPNV nach der Pandemie wieder an Attraktivität gewinnen wird. Dauerhaftes Homeoffice wird sicher nicht für alle bestehen bleiben. Insofern sehen wir langfristig eher graduelle Veränderungen der Verkehrsmengen.

Um auch nach der Pandemie einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können, müssen wir jetzt handeln und ein effizientes und attraktives schienengebundenes Verkehrsmittel realisieren.

Frage: Wie viele Haltestellen sind geplant und wo?

Antwort Frau Gräsel: Es sind 29 Haltestellen geplant (ohne Am Wegfeld). Hier verweisen wir auf die Pläne im Maßstab 1:10.000 (<https://stadtumlandbahn.de/info/strecke/>). Die Lage orientiert sich an Aufkommensschwerpunkten. Es muss eine ausreichende Länge in der Geraden (Stichwort: Barrierefreiheit) vorhanden sein. Eine Haltestelle kann daher nicht überall gebaut werden, wo sie gewünscht wird. Die genaue Lage konkretisiert sich im Zuge der weiteren Planungen. Das Thema Haltestellen wird uns bei kommenden Veranstaltungen noch begegnen.

Frage: Wird es eine Berechnung der CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der baubedingten Emissionen geben?

Antwort Herr Gräf: Wir bereiten derzeit die Ausschreibung für ein CO₂-Gutachten (Treibhausgase / CO₂-Äquivalente) vor, welches nicht nur die Regnitzquerung, sondern die baubezogenen Emissionen der gesamten Strecke untersucht. Dieses wird die Emissionen der Bautätigkeiten berechnen und mittels der CO₂-Einsparungen, welche die StUB generiert, die Amortisationszeit des Gesamtprojekts ermitteln. Das Ergebnis des CO₂-Gutachtens wird spätestens zum Planfeststellungsverfahren vorliegen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die geplante Brücke über den Regnitzgrund mögliche Auswirkungen auf das lokale Mikroklima der Stadt Erlangen hat; hier haben wir eine gutachterliche Untersuchung beauftragt. Der Gutachter erstellt ein Modell, welches mögliche mikroklimatische Veränderungen (z. B. Änderung des Windfelds oder des Kaltluftvolumenstroms) im Vergleich zum Ist-Zustand im Regnitzgrund berechnet. Dabei wird der Siegerentwurf aus dem Realisierungswettbewerb herangezogen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden nach Abschluss des Vergabeverfahrens für die Planung der Brücke vorliegen.

Frage: Warum keine Streckenführung über die Bestandsdämme?

Antwort Herr Große-Verspohl: Wir haben die Führungen über den Büchenbacher und Dechendorfer Damm vor dem Raumordnungsverfahren in mehreren Varianten planerisch und verkehrsgutachterlich geprüft. Das Ergebnis war jeweils, dass die Mehrlänge, die Mehrkurven und der Mehrbedarf an Zeit zu niedrigeren Fahrgastzahlen und vor allem geringeren Verlagerungen von Autoverkehr führten.

Diese schlechtere Nutzung führt auch dazu, dass die Streckenführungen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgefallen sind: Die Unterschiede zu den beiden untersuchten neuen Regnitzquerungen auf Höhe der Innenstadt sind so deutlich, dass die Stadt-Umland-Bahn als Ganzes nicht mehr förderfähig wäre, wenn man entlang eines Bestandsdammes bauen würde.

Auch die planerische Abwägung sprach jeweils sehr deutlich für die beiden neuen Regnitzquerungen – und zwar für die jetzt geplante Wöhrmühlbrücke mehr als für die bis dahin geplante Kosbacher Brücke.

Die Ergebnisse der Bewertungen sind bereits seit dem Dialogforum vom 12.03.2019 auf der Homepage der Stadt-Umland-Bahn zu finden (Vorstufen der Untersuchung sind bereits aus noch früheren Dialogforen abrufbar).

Bei der StUB geht es grundsätzlich darum, attraktiven ÖPNV zu ermöglichen und dafür ist die mittlere Regnitzquerung erforderlich, weil sie den für die Fahrgäste attraktivsten Weg von Herzogenaurach, Büchenbach und Alterlangen zum Erlanger Bahnhof und in die Innenstadt bietet.

Frage: Wie sind die Fahrzeiten mit der StUB?

Antwort Herr Gräf: Als Grundlage wird mit einem 10-Minuten-Takt geplant. Momentan ist aber auch schon aus Verkehrsmodellen ersichtlich, dass der 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr nicht ausreichen wird, sodass in dieser Zeit noch weitere Verstärkerzüge eingesetzt werden.

Von „Am Wegfeld“ bis nach Herzogenaurach beträgt die Fahrdauer gut 40 Minuten (dieser Fall wird allerdings am wenigsten häufig eintreten). Nutzer werden von Erlangen nach Herzogenaurach fahren, in der Stadt Erlangen unterwegs sein oder von Erlangen nach Nürnberg pendeln (oder umgekehrt). Der ÖPNV als Gesamtsystem beinhaltet nicht nur die StUB. Vernetzung ist hier das ganz große Thema. Aus Herzogenaurach ist man in manchen Stadtteilen Nürnbergs z. B. schneller, wenn man mit der StUB nur bis zum Erlanger Bahnhof und von dort weiter mit S-Bahn, RE oder gar ICE nach Nürnberg fährt. Das wird auch in all unseren Nachfragemodellen so simuliert. In den Norden Nürnbergs dagegen ist natürlich die Direktverbindung mit der StUB schneller.

Darüber hinaus betragen exemplarisch einzelne Fahrzeiten:

- Herzo Base - Erlangen Bahnhof ca. 15:00 Min
- Odenwaldallee - Arcaden: ca. 6:00 Min
- Erlangen Hauptbahnhof - Adidas: ca. 13:30 Min
- Himbeerpalast - Uni-Südgelände: ca. 6:30 Min
- Plärrer - Siemens Campus: ca. 32 Min
- Siemens Campus - Friedrich-Ebert-Platz: ca. 25 Min

Frage: Wie barrierefrei wird die StUB?

Antwort Frau Gräßel: Die StUB wird baulich die Normen und Regeln zur Barrierefreiheit einhalten, soweit dies technisch in der jeweiligen Trassenführung möglich ist (Spaltmaße, taktile Leitsysteme, Kontraste, Mehr-Sinne-Prinzip, Zuwegung zu Haltestellen, LSA-Ausrüstung). Die Fahrzeuge werden ebenfalls barrierefrei sein (Rollstuhlstellplätze, akustische / optische Fahrgastinformation, Klapprampen, Kontraste, tastbare Elemente etc.).

Sollte eine vollständige Barrierefreiheit baulich nicht möglich sein, erfolgt eine barrierearme Gestaltung in Abstimmung mit den Verbänden für Menschen mit Behinderung. Diese werden auch bereits im Vorfeld bei der Festlegung der Gestaltungsrichtlinien der StUB beteiligt.

Frage: Wie passen StUB und Fahrrad zusammen?

Antwort Herr Gräf: Eine Mitnahme von Fahrrädern ist grundsätzlich möglich. Fahrradabstellplätze werden an den Haltestellen in Zusammenarbeit mit den Städten geschaffen.

An der Regnitzbrücke werden durch die Verlegung des Rad- und Fußwegs unter die ÖPNV-Brücke und die Möglichkeit der Nutzung dieses Wegs durch den landwirtschaftlichen Verkehr verschiedene Verkehrswege in einer Trasse gebündelt.

Mit der StUB wird auch eine neue Fahrradachse vom Wiesengrund durch die Regnitzstadt (jetziger Großparkplatz) Richtung Arcaden entstehen, die neben unserer Strecke verläuft.

Das Thema „Radschnellweg“ ist uns als StUB-Planern vollkommen bewusst, ist aber Sache von Stadt und Freistaat. Allerdings sind unsere Planungen schon weiter fortgeschritten, als die Planungen des Radschnellwegs. Wir stimmen uns hier intensiv mit den Planern ab (Nürnberg hat begonnen, Erlangen bereitet vor).

Frage: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Schallbelastung für Anwohner möglichst gering zu halten?

Antwort Frau Gräßel: Grundsätzlich werden wir von zwei Seiten an das Thema herangehen. Wichtig ist, Schallentstehung zu reduzieren. Die Fahrzeuge sind luftgefedert, das Fahrzeugkonzept sieht möglichst geringe ungefederte Massen vor. Weiterhin kommen hochliegende Grüngleise, wo möglich und sinnvoll, zum Einsatz (Schallminderung). Falls erforderlich, kann eine Entkopplung des Oberbaus von der Umgebung erfolgen. Zudem werden ggf. Schienenkonditioniereinrichtungen oder Benetzungsanlagen dort eingesetzt, wo es sinnvoll ist. Dazu kommen vielfältige weitere Maßnahmen an Gleisen, Weichen und Fahrzeugen.

Frage: Endet die StUB „Am Wegfeld“?

Antwort Herr Große-Verspohl: Die Haltestelle „Am Wegfeld“ ist lediglich eine Baugrenze für die StUB und damit für die Diskussion im politischen Raum oder hier im Forum ein wichtiger Ausgangspunkt. Die Züge sollen später durchfahren, d.h. die Fahrgäste werden nicht merken, dass sie eine „Grenze“ zwischen zwei Betreibern passieren (die Züge fahren direkt auf

der Linie 4 weiter, mindestens bis zum Plärrer. Die weitere Planung obliegt dann der Stadt Nürnberg).

Frage: Die StUB fährt bis zu 70 km/h schnell. Gefährdet sie nicht insbesondere Kinder auf dem Weg zur Schule, Ältere oder Radfahrer?

Antwort Frau Gräsel: Auf den Strecken, auf denen die StUB 70 km/h fährt, befinden sich keine Personen in unmittelbarer Umgebung (z. B. Außerortsstrecke zwischen Häusling und Herzo Base, Regnitzquerung). Insofern liegt hier keine Gefährdung vor.

In Bereichen mit Fuß- oder Radverkehr werden die im städtischen Straßenverkehr üblichen Geschwindigkeiten nicht überschritten.

Frage: Wie ist der aktuelle Stand entlang der B4 und in der Nürnberger Straße?

Antwort Herr Große-Verspohl: Die Stadt Erlangen hat Verkehrsuntersuchungen in Auftrag gegeben, um zu prüfen, welche Möglichkeiten es entlang der B 4 gibt und wohin sich die Verkehrsströme der Nürnberger Straße bei einer Reduzierung der Streifen verteilen würden. Wir erarbeiten parallel bauliche Lösungen. Diese sind abhängig davon, welche Umbauten aus der verkehrlichen Bewertung notwendig werden und welchen Maßnahmen die zuständigen Behörden zustimmen.

Frage: Wird es P+R-Anlagen geben und wenn ja, wo?

Antwort Herr Gräf: P+R-Anlagen sind in Reutles geplant und am Europakanal in Prüfung. An der Raststätte Aurach / Haltestelle Haundorf befinden wir uns in Abstimmung mit der Autobahndirektion. In Herzogenaurach-Reihenzach ist die Erstellung bereits mit in der jetzigen Erschließung vorgesehen.

Darüber hinaus bestehen Parkmöglichkeiten, z. B. am Bahnhof in Erlangen, Am Wegfeld und An der Schütt (die aber z. T. nicht unter P+R laufen).

Frage: Wie steht es um den Ost-Ast?

Antwort Herr Große-Verspohl: Wir haben mit den beiden Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim sowie der Stadt Erlangen eine Zweckvereinbarung erarbeitet, die zunächst die Wiederaufnahme der Planungen für den Ostast ermöglichen soll. Eine Zweckvereinbarung ist ein Vertrag über eine Zusammenarbeit mehrerer kommunaler Stellen, in dem Fall die zwei Kreise, die Stadt und wir. Damit wird der Ostast parallel zum L-Netz soweit geplant, dass er in der Nutzen-Kosten-Berechnung für die Förderung des L-Netzes mit abgebildet werden kann. Damit ist dann der Abruf von Fördermitteln auf Basis der alten Rahmenanmeldung der Stadt-Umland-Bahn möglich. Diese Planung muss insbesondere klären, bis zu welchem Punkt der Ostast förderfähig sein wird. Mit der Überarbeitung des Nutzen-Kosten-Berechnungsverfahrens durch den Bund rückt das alte Ziel, bis Eschenau durchfahren zu können, wieder näher. Wie nahe hängt davon ab, wie das neue Berechnungsverfahren aussehen wird.

Geplant wird zunächst eine durchgängige Linie, für die dann die Kosten geschätzt werden. Alle Varianten- und Detailplanungen folgen erst später.

Der Forchheimer Kreistag hat dieser Zweckvereinbarung bereits einstimmig zugestimmt, in Erlangen-Höchstadt hat gestern zunächst der Kreisausschuss eine positive Beschlussempfehlung für den Kreistag am nächsten Montag abgegeben. Im Erlanger Stadtrat ist die

Zweckvereinbarung am 20. Thema im UVPA und am 22. im Stadtratsplenum. Den Schlusspunkt bilden dann unser Verbandsausschuss und unsere Verbandsversammlung am 27. Juli.

Insofern freuen wir uns, dass die Arbeit am Ostast jetzt beginnen kann, aber es liegt auch viel Arbeit vor uns und allen anderen Beteiligten.

Frage: Wann kommt der Bürgerentscheid in Erlangen?

Antwort: Die Kooperationspartner CSU und SPD im Erlanger Stadtrat haben vereinbart, dass es bei Fertigstellung der Planungen einen erneuten Bürgerentscheid geben soll. Entsprechend unserem Zeitplan wäre das etwa in der Mitte des Jahrzehnts.

TOP 6 Fragerunde 2

Fragen aus dem inneren und äußeren Kreis:

Frage: Durch den teilweisen Rückbau der Fuß- und Radwegbrücke im Bereich der Gleise wird die Zugänglichkeit der geplanten Fahrradabstellanlage in Richtung Arcaden unterbunden. Wird diese Brücke dauerhaft entfallen, gibt es Alternativen? Hat man die Planung der Stadt Erlangen für eine neu zu errichtende Fahrradabstellanlage einbezogen?

Antwort Frau Krätzler: Wir sind im Gespräch mit der Stadt Erlangen hinsichtlich der Fahrradabstellanlage im Bereich von Gleis 1. Die abzureißende Brücke während der Bauzeit der Unterführung wird anschließend für Fuß- und Radverkehr wieder neu hergestellt. Eine weitere Zugänglichkeit für Fußgänger wird noch untersucht.

Frage des Moderators an einen Vertreter des ADFC: Gehen StUB und Radfahrer gute Partnerschaft ein?

Antwort: Sicherlich bedarf es einer Eingewöhnungszeit und es wird Einschränkungen während der Bauzeit geben. Radverkehr und StUB werden im Grunde gut zusammen funktionieren. Der ADFC ist mehrheitlich für die StUB.

Frage: Ist vorgesehen, dass nach Unterquerung ein kurzer Bereich des Rad- und Fußweges nicht unterirdisch, sondern unter dem DB-Parkplatz verläuft? Der Radweg soll parallel zur StUB unterirdisch laufen. Wo ist der Beginn und wo das Ende und warum unterirdisch?

Antwort Herr Müller: Es ist richtig, zwischen den beiden Teilbauwerken Gleise und Weiterführung der StUB-Trasse auf der Westseite soll ein offener Bereich hergestellt werden. Der offene Bereich hat eine praktische Linienführung mit besseren Höhenverhältnissen.

Frage: Wie wird der Geh- und Radweg von unter der Eisenbahn in die Stadt hineingeführt?

Antwort Herr Müller: Hier laufen aktuell noch Planungen. Wir werden diese Thematik bei weiteren Foren darstellen und darauf näher eingehen. Heute steht das konstruktive Bauwerk im Bereich der Gleisquerung im Mittelpunkt; spätere Termine folgen für eine detaillierte Verkehrsführung auch in Hinblick auf die Radwege.

Frage: Wird auch der Bus in der neuen Unterführung geführt?

Antwort: Ja, aber nur die Linien, die in Richtung Großparkplatz fahren.

Fragen aus dem Live-Chat:

Frage: Inwieweit berücksichtigt die Kosten-Nutzen-Analyse eine mögliche Konkurrenz der StUB zur S-Bahn?

Antwort Herr Große-Verspohl: Die S-Bahn ist in der Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt.

Frage: Was ist, wenn sich die standardisierte Bewertung ändert?

Antwort Herr Große-Verspohl: Der Bund erarbeitet gerade eine neue Verfahrensanleitung, die nach allen Ankündigungen eher Erleichterungen enthalten wird. Wir wissen nicht, wie stark sich die Bewertungen ändern – das müssen wir abwarten und dann eine neue Rechnung durchführen.

Frage: Wie groß ist die Steigung bei der Unterführung?

Antwort Herr Gräf: Die Steigungsverhältnisse an der Ostseite sind innerhalb des Regelwerkes. Der konkrete Grenzwert ist 6%, dieser wird eingehalten.

Frage: Was passiert mit Stromleitungen im Wiesengrund?

Antwort Herr Gräf: Diese sind in unseren Planungen berücksichtigt. Eine Leitung wird voraussichtlich höher gehängt – für die andere Leitung kann eine Erdverkabelung gelegt werden.

Frage: In welcher Höhe liegt die Haltestelle am Bahnhof?

Antwort: Aus dem städtebaulichen Wettbewerb dient die Höhe des Ausgangs des Mittelgangs des Bahnhofs zur Orientierung.

TOP 7 Ausblick

Am Ende der Veranstaltung gibt Herr Große-Verspohl einen Ausblick für den weiteren Verlauf von Planung und Dialog zur StUB. Es besteht die Hoffnung, die nächste Veranstaltung in Präsenz durchzuführen, daher steht noch kein neuer Termin fest. Thematisch soll es u. a. um das Thema Haltestellen gehen.

TOP 8 Verabschiedung

Der Moderator und die Verantwortlichen des ZV StUB verabschieden die Teilnehmenden und bedanken sich für die Mitwirkung. Die Dokumentation der heutigen Veranstaltung wird in den kommenden Wochen auf www.stadtumlandbahn.de zu finden sein.

Offene Fragen aus dem Chat:

- Seit 2013 ist die StUB mit einem T-Netz im Förderprogramm des GVFG aufgenommen worden. Ist die StUB weiterhin im Förderprogramm? Die Planungen sind seit 2013 z.T. deutlich geändert. Wurden die aktuellen Planungen an der entsprechenden Stelle bekannt gegeben? Gibt es ein Ranking?"

Antwort: Die StUB ist weiterhin in den Förderprogrammen des Bundes und des Landes enthalten. Die Änderungen aus dem Raumordnungsverfahren wurden beiden Ministe-

rien im Februar 2020 vorgestellt. Die Fördermittelbehörden führen kein Ranking der Einzelmaßnahmen durch, mit der Ausweitung der Fördermittel des Bundes ist auch keine Fördermittelkonkurrenz mehr erkennbar.

- Wann wird der genaue Streckenverlauf der StUB zwischen Tennenlohe und Friedrich – Bauer - Straße veröffentlicht?"

Antwort: Derzeit lässt die Stadt Erlangen auf Wunsch des Stadtrates ein Verkehrsgutachten erstellen, bei dem auch geprüft wird, welche Änderungen unserer Trassenführung entlang der B 4 möglich sind. Ergebnisse hierzu werden voraussichtlich Mitte 2022 vorliegen. Auf dieser Grundlage werden unsere Planerinnen und Planer diesen Bereich dann weiter beplanen. Sobald es Neuigkeiten hierzu gibt, werden wir darüber berichten. Bis dahin verweisen wir auf unsere Pläne im Maßstab 1:2500 unter <https://stadtumlandbahn.de/info/strecke/>

- Welche Einschränkungen bei einer Trasse durch den Garten des Jugend-/Kulturzentrums Wiesengrund müssen dort erwartet werden? Von "gar keine" über "Brückenpfeiler im Außenbereich und massive Beschattung" bis hin zu "Radweg durch den Außenbereich?"

Antwort: Nach aktuellem Planungsstand verläuft die Brücke über den südlichen Bereich des Grundstücks, dabei sieht der Wettbewerbsbeitrag in der südwestlichen Ecke eine Stütze vor. Durch die Höhenlage der Brücke wird es in diesem Bereich zu Verschattungen kommen. Der Radweg wird in diesem Bereich allerdings nicht parallel zur Brücke geführt, sondern verbleibt auf der bereits bestehenden Fahrradstraße.

- Wie lange ist der Wiesengrund für Fahrradfahrer während der angeblich 2-jährigen Baumaßnahmen gesperrt?

Antwort: In der Auslobung zum Realisierungswettbewerb Brücke über den Regnitzgrund wurde u. a. gefordert, bestehende Wegebeziehungen auch während der Bauzeit zu erhalten. Das erstplatzierte Ingenieurbüro Grassl hat dafür ein Konzept mit einer temporären Verlegung des Radwegs und Errichtung einer Behelfsbrücke über den westlichen Regnitzarm vorgelegt. Der bauzeitliche Radweg soll hierbei umwegearm über bestehende Wege im Regnitzgrund geführt werden. Das Konzept wird in der weiteren Planung mit der Stadt Erlangen abgestimmt und gemeinsam festgelegt.

- Wo werden denn die ganzen Ausgleichsflächen für die Naturzerstörung herkommen?

Antwort: Die detaillierte Ausplanung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt zu einem späteren Planungsstand, weshalb zur Lage der Ausgleichsflächen aktuell noch keine genaue Angabe gemacht werden kann. Bei der Planung wird aber selbstverständlich auf eine möglichst flächenschonende Umsetzung geachtet.

- Wie viele der Nutzer ihrer Berechnung sind Umsteiger von Bussen und Fahrrad, wie viele vom Auto? Wie viele und welche Abschnitte sind möglich für eine abschnittsweise Nutzung vor Gesamtfertigstellung? Sind dafür zusätzliche Baumaßnahmen (Wendeschleifen) nötig?

Antwort: In der veröffentlichten Auswertung des Verkehrsmodells von 2019 (<https://stadtumlandbahn.de/aktualisierung-der-nutzen-kosten-untersuchung/>) sind in der Systematik der Standardisierten Bewertung verlagerte Verkehre vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV mit 11.250 Personen pro Werktag ausgewiesen. Umsteiger vom Fahrrad und innerhalb des ÖPNV kommen zu dieser Zahl hinzu, sind aber in den bisherigen Untersuchungen nicht quantifiziert.

Es ist nach aktuellem Planungsstand vorgesehen, die StUB in vier Abschnitten zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Der erste Abschnitt soll von Nürnberg bis zum Siemens Campus reichen, um diesen sowie das Uni-Südgelände zu erschließen. Der zweite Abschnitt wird bis zum Hauptbahnhof Erlangen führen und dort die Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr herstellen. Der dritte Abschnitt soll bis Büchenbach in das Umfeld des dortigen Nahversorgungszentrums und des neuen Stadtteilhauses reichen. Der vierte Abschnitt soll dann schließlich bis zur Endhaltestelle Herzogenaurach-Zentrum führen. Jeder dieser Abschnitte soll nach seiner Fertigstellung und technischen Freigabe auch unmittelbar in Betrieb gehen.

Jeder Bauabschnitt wird mindestens eine Wendeschleife beinhalten. Diese dient auch nach der Fertigstellung des jeweils anschließenden Abschnitts dazu, falls nötig, zur Hauptverkehrszeit Verstärkerfahrten einsetzen und diese dort wenden lassen zu können. Darüber hinaus dienen die Wendeschleifen bei Störungen dazu, die StUB auf Teilen der Strecke während der Störung weiter betreiben zu können, sodass nur der unmittelbar betroffene Abschnitt durch Busse ersetzt werden muss.

- Der Ost-Ast bis Gräfenberg hat nie einen Nutzen-Kosten-Faktor über 1 erreicht. Wieso wird er so optimistisch weiter vorangetrieben, eine Führung über den Büchenbacher Damm aber nicht?"

Antwort: Der Ostast hat in der letzten Abschätzung des VGN selbst im Vollausbau bis Eschenau einen Wert von um 0,9 erreicht. Das Bundesverkehrsministerium hat alle Beteiligten im Hinblick auf die Überarbeitung des Berechnungsverfahrens ausdrücklich ermuntert hier weiter zu planen.

Der Büchenbacher Damm hat in unseren letzten Abschätzungen in allen betrachteten Unter-Varianten Werte unter 0,7 erreicht. Mathematisch heißt das, dass der Nutzen etwa 1,5-mal so groß werden müsste, um eine Förderfähigkeit zu erreichen. Das erscheint auch im Lichte der angekündigten Anpassung des Berechnungsverfahrens unrealistisch. Auch der Vergleich dieser beiden Führungen hinkt: Beim Ostast handelt es sich um eine Erweiterung der Stadt-Umland-Bahn, die prinzipiell bis zu dem Punkt gebaut werden kann, bis zu dem die Berechnung trägt. Die einzelnen Regnitzquerungen sind Varianten, wo es klar bessere Varianten als den Büchenbacher Damm gibt.

- Kann die Stadtumlandbahn eine Haltestelle bekommen bei S1 Haltestelle Paul-Gossen-Straße?"

Antwort: Die StUB wird dort nicht vorbeiführen, daher wird es auch keine Haltestelle geben können. Die Verknüpfung mit der S1 erfolgt am Erlanger Hauptbahnhof, wo auch der Umstieg auf ICE- und RE-Züge möglich ist. Eine weitere Umsteigemöglichkeit zur S1 besteht in Nürnberg-Steinbühl. Da beide Schienenstrecken die Verbindung Nürnberg – Erlangen bedienen, ist es wichtig, dass sie innerhalb der Städte unterschiedliche Stadtteile erschließen.