

9. Dialogforum Herzlich willkommen!

13. Juli 2021

Agenda



Block 1:

- Allgemeines zur StUB
- StUB-Streckenverlauf im Bereich Tennenlohe
- StUB-Streckenverlauf im Bereich Büchenbach
- Ergebnis Realisierungswettbewerb Brücke über den Regnitzgrund
- Ihre Fragen und Anregungen

Block 2:

- Aktuelle Planungen zur Unterführung der DB-Gleisanlage
- Häufig gestellte Fragen
- Ihre Fragen und Anregungen
- Ausblick

Die StUB

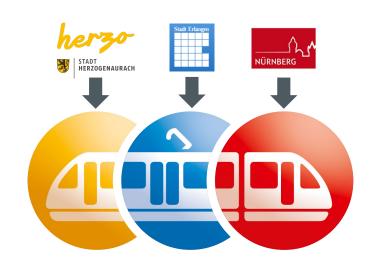


- Stadt-Umland-Bahn: Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn nach Erlangen und ins weitere Umland
 - Als schnelles Schienenverkehrsmittel
 - Auf weitgehend eigener Infrastruktur
 - Dort unabhängig vom Straßenverkehrsfluss
- Ziel:
 - Verlagerung von Autoverkehr auf ÖPNV
 - Insbesondere Pendler
 - Entsprechende Verringerung von Fahrzeugemissionen (CO₂, Feinstäube, NO_x, ...)
 - Verringerung von Staus

Der ZV StUB



- Gründung: April 2016
- <u>Mitglieder</u>: Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach
- Aufgaben: Planen, Bauen und Betreiben der StUB
- Rechtsgrundlage: Bayer. Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit
 - → Körperschaft des öffentlichen Rechts
- <u>Verbandsvorsitz</u> rotiert zwischen den Stadtoberhäuptern
- Geschäftsstelle in Erlangen
 - Koordination der Planungsbüros
 - Abstimmung der Planung mit den Städten
 - Kommunikation mit der Öffentlichkeit
 - Umfangreiches Dialogkonzept



Finanzierung

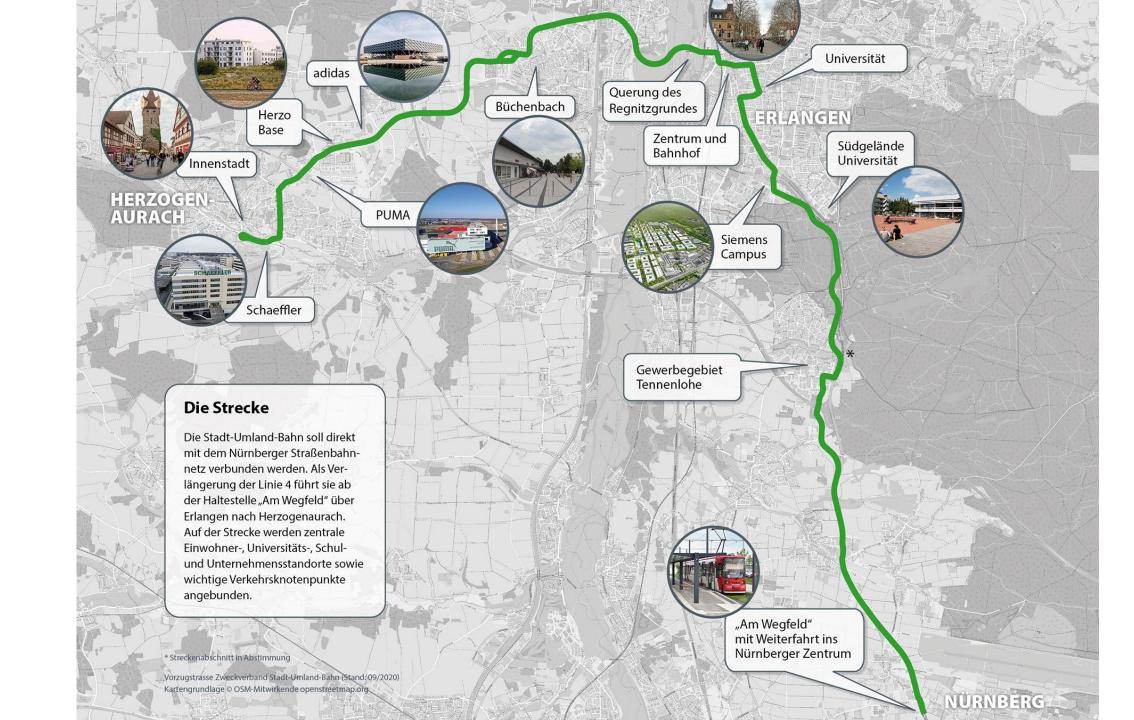


- Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Anfang 2020:
 - Versechsfachung der GVFG-Mittel (2025 ggü. 2019)
 - > Erhöhung der Fördermittel des Bundes auf **75** % (vorher 60 %)
 - >Zzgl. Landesförderung
 - anteilige Förderung Planungskosten
 - > Förderung auch der Abschnitte mit straßenbündigem Bahnkörper
- Weiterhin erforderlich: Nutzen > Kosten > "Standardisierte Bewertung"
 - Vorschrift zur Standardisierten Bewertung wird vom Bund überarbeitet und an die erhöhten Mittel angepasst

Das Verfahren "Wo"







Das Raumordnungsverfahren



- Einleitung Mitte 2019 durch Regierung von Mittelfranken
- Landesplanerische Beurteilung: Veröffentlichung Anfang 2020
 - Die Stadt-Umland-Bahn ist raumverträglich.
 - Lediglich im nördlichen Tennenlohe ist eine Anpassung des Streckenverlaufs erforderlich.
 - Anpassung der Streckenführung im April 2021 im Erlanger Stadtrat beschlossen
 - Maßgaben für die weitere Planung in den Bereichen:
 - Verkehr, Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft), Energieversorgung, Freiraumschutz
 - Hinweise für die weitere Planung

Der aktuelle Planungsstand



- Leistungsphase "Vorplanung" für die Verkehrsanlagen abgeschlossen
 - Konkretisierung des Streckenverlaufs: Pläne im Maßstab 1:2.500
- Beginn der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)
 - Vertiefte Planung der Brücken und Unterführungen
 - Entscheidung über Streckenverlauf Tennenlohe ✓
 - Prüfauftrag B 4 Brucker Lache
 - Entscheidung über den Streckenverlauf Büchenbach
 - Park- & Ride-Anlage Raststätte Aurach
 - Fachgutachten, z. B. Umwelt, Verkehr, Schall
 - Realisierungswettbewerb Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen (Preisgericht April 2021) ✓



StUB-Streckenverlauf im Bereich Tennenlohe

Tennenlohe – Ergebnisse ROV



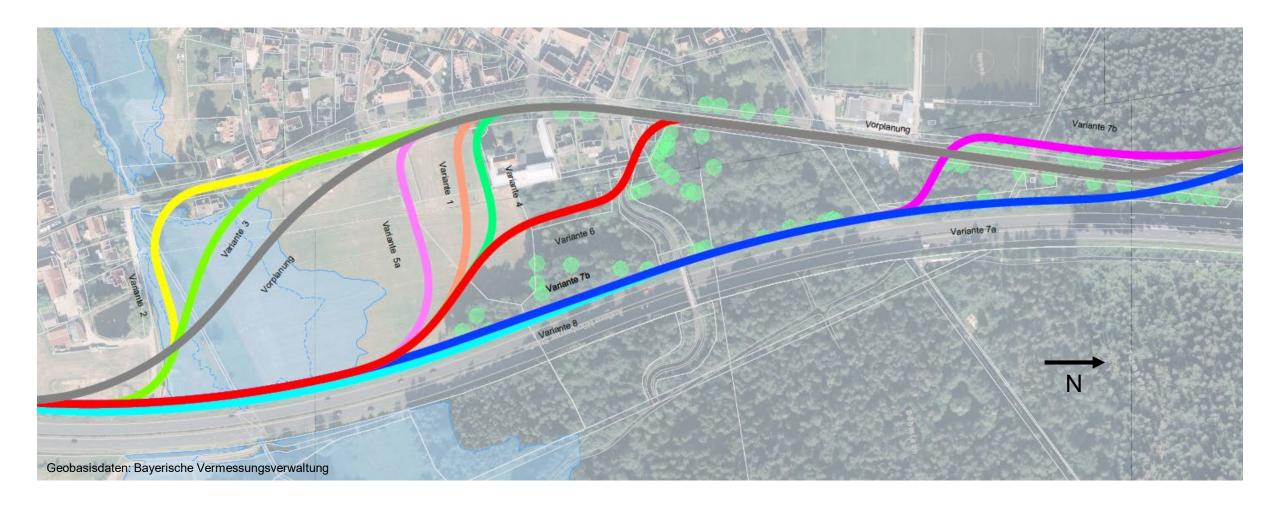
- Die Streckenführung ist im Bereich Feuerwehrhaus Tennenlohe anzupassen.
- Begründung: Bannwald, Verdacht auf naturschutzseitig kritische Arten in Bäumen hinter der Feuerwehr Tennenlohe → Regierung empfiehlt Führung auf ursprünglicher Planung oder in der Sebastianstraße
- Suche nach weiteren Varianten durch ZV



Kartengrundlage, Topographische Karte 1.25000. Blatt-Nr. 6332, 6431, 6432, 6531, 6532 Wiedergabe mit Genehmigung des Bayerischen Landesamt f. Dighalisienung. Breitband und Vermessung Auftrg.-Nr. 23940, 23945, 240

Varianten Tennenlohe





Bewertungsmatrix



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG - ERLANGEN - HERZOGENAURACH

Ziel-grupi	e Kriterium	Beschreibung	Vorplanung - diagonal über Hutwiese		1 - Mitte Kirchweihplatz		2 - am Hutgraben auf Sebastianstraße		3 - diagonal über Hutgraben		4 - Kirchweihplatz Nord	58	(Welterentwicklung von 5) - Kirchweihplatz 88d		6 - Feuerwehrhaus		7a - Bündelung B4	7t	- Bündelung B4 mit kurzem Schwenk	8	- Bündelung näher an B4
Lioi grop	10110110	Destination	Rang Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung	Rang	Verbale Erläuterung
Fairgest	Fahrzeit	Dauer Durchfahrt	ca. 60 Sekunden 3/- Fahrzeitverlängerung gegenüber Varlante 7a/8	41-	circa 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8	41-	circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8	3/-	vergielchbar mit Vorplanung; ca. 60 Sekunden Fahrzeltverlängerung gegenüber Varlante 7a/8	41-	circa 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Varlante 7a/8	41-	circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Varlante 7a/8	41-	circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8	1	beste Fahrzeit	2/-	oirca 30 Sekunden mehr Fahrzeit	1	beste Fahrzeit
	Lage	Einsenbarkeit Haltestelle Verknüpfung Haltestelle mit welterem OPNV Zugang zur Haltestelle	Haltestelle auf Fahrbahn, gut einsenbar, Verknüpfung zu 1 Bushaltestelle Skulpturenpark für Umstlege, gute Erschilleßung	1	Haitestelle auf Fahrbahn, gut einsehbar, Verknüpfung zu Bushaitestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	1	Haitestelle auf Fahrbahn, gut einsehbar, Verknüpfung zu Bushaitestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	1	Haitestelle auf Fahrbahn, gut einsehbar, Verknüpfung zu Bushaitestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	1	Haitestelle auf Fahrbahn, gut einsehbar, Verknüpfung zu Bushaltestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	1	Haltestelle auf Fahrbahn, gut einsehbar, Verknüpfung zu Bushaltestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	1	Haltestelle auf Fahrbahn, gut einsenbar, Verknüpfung zu Bushaltestelle Skulpturenpark für Umstlege, gute Erschilleßung	21-	schiechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu weiteren Busilnien und Erschileßung nur durch lange Zuwegung	21	schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu weiteren Busilnien und Erschileßung nur durch lange Zuwegung	2/-	schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu welteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung
Betrieb		Störungsanfälligkeit Streckenführung (Radien) Länge des Bahnkörpers / der Bahnkörper	große Bögen, ca. 50 % straßenbündig. Störungsantigkeit im Bereich Kreuzung der Straße und Befahren der Straße Abschnittslänge circa 1340 m	4	enger Radius bei Einfahrt in Sebastianstraße ieloht geringerer straßenbündiger Abschnitt	5	enge Radien, maximale Länge straßenbündig	4	länger straßenbündig aber große Bogenradien	4	enger Radius bei Einfahrt in Sebastianstraße leicht geringerer straßenbündiger Abschnitt Abschnitt circa 60 m länger	41-	zwei enge Radien Länge des straßenbündigen Bahnkörpers circa wie Vorplanung Abschnitt circa 80 m länger	3	zwei enge Radien mehmeitlich unabhängiger Bahnkörper Abschnitt circa 10 m kürzer	1	optimale Streckenführung, keine engen Radien, potentielle Beeinträchtigung lediglich an BO Sebastianstraße unabhängiger BK Abschnitt circa 70 m kürzer	2/-	2 enge Radien am BÜ Sebastianstraße; nur unabhängiger Bahnkörper Abschnitt circa 50 m kürzer	1	optimale Streckenführung, keine engen Radien, potentielik Beeinträchtigung lediglich an BO Sebastianstraße unabhängiger BK Abschnitt circa 70 m kürzer
Kommune	Kosten	Investitionen	1 ca. 4,9 Mio. EUR	2	ca. 5,4 Mio. EUR	2	ca. 5,4 Mio. EUR	2	ca. 5,3 MIo. EUR	2	ca. 5,4 Mio. EUR	2	ca. 5,5 Mio. EUR	4	ca. 7,6 Mio. EUR (inkl. 2 Mio Neubau Gerätehaus)	3	ca. 5,8 Mlo. EUR	3	ca. 5,8 Mio. EUR	3	ca. 5,8 Mio. EUR
	Konflikte Individualverkehr	Schnittstellen Konfliktounkte mit	Einfädelung auf Straße in Höhe Kirche und nach Feldweg zu Walderlebniszentrum, Schaffung von zwei LSAKreuzungen StUB/MIV	3/-	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, längere Ampelphase, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	4	Einfädelung in die Sebasilanstraße in engem Bogen, Ängere Ampelphase, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV Langster straßenbündiger Bereich mit weiteren Einmündungen	3	Einfädelung auf Straße in Höhe Kirche und nach Feldweg zu Walderfebniszentum, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3/-	Einfädelung in die Sebastiansträße in engem Bogen, längere Ampelphase Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, fängere Ampeliphase Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3	Einfädelung auf Straße in Höhe Ausfahrt Feuerwehr Schaffung von zwei LSA / Kreuzungen StUB / MIV Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen	1	Kreuzung in flachem Winkel der Sebastianstraße, dadurch schnelle Räumzelt des BO durch StUB	2	Kreuzung in elellem Winkel, dadurch hohe Räumzeit der StUB	1	Kreuzung in flachem Winkel de Sebastianstraße, dadurch schnelle Räumzeit des BU durch StUB
	Konflikte Landwirtschaft	iandwirtschaftlicher Aktivität durch Flächenverlust und eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten	starke Zerschneidung 2/	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	21	starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	2	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen, forstwirtschaftliche Flächen betroffen	2	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen, forstwirtschaftliche Flächen betroffen	2/+	randseitig betroffen, forstwirtschaftliche Flächen gegenüber 7a optimiert aber weiterhin betroffen
	Sonstige Konflikte	bestehende Nutzungen / Gebäude; Freizeitnutzung: Beeinträchtigung Schützenverein / Kirchweihplatz	keine inanspruchnahme 1 Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	3	mittige inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	3	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz; Baugrundstück betroffen	1	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	3	teilweise inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz, Ecke Privatgrund (Baugrundstück) betroffen	2	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände; Bogenschießplatz randseitig betroffen	4	keine inanspruchnahme Kirchweingelände; Bogenschleßplatz randseltig betroffen; aber privates Gartengrundstück und Feuerwehrhaus	1	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	1	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	1	keine inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz
	Strecken- sensitivität	Eingriff in Hutgraben, sofem nicht bei "Umweit und Natur" abgebildet	3 diagonal durch Hochwassergefahrenfläche	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	2	längs durch Hochwassergefahrenfläche	3	diagonal durch Hochwassergefahrenfläche	1	randseltig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseltig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst
Aligemeinheit	Schall / Erschütterungen	Betroffenheit Anlieger	3 Sebastianstr. bis Nr. 8 betroffen; An der Wied	3	Sebastianstr. bis Nr. 8 betroffen; An der Wied	6	stärkste Betroffenheit bis Nr. 13a/18; An der Wied	5	Sebastianstr. bis Nr. 18 betroffen - Nr. 9 stark betroffen; An der Wied	4	Sebastianstr. bis Nr. 8 betroffen - Nr. 7 stark betroffen; An der Wied	3	Sebastianstr. bis Nr. 8 betroffen; An der Wied	2	Sebastianstr. 5-7 rückseitig betroffen; An der Wied	1	großer Abstand zu Bebauung	1	großer Abstand zu Bebauung	1	großer Abstand zu Bebauung
	Baubedingte Auswirkungen	Konfliktpotenzial mit Nutzungen im Baubereich / Komplexität der Bauabwicklung Länge des betroffenen Bereichies	nauzeitische Einschränkungen des Individual/erkehrs, 16 march 17 march 18 march Feuerweite erforderlich ca. 1,3 km Länge	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverteins, Maßnahmen Hir Anshirt Feuerwehr erforderlich Guerung des Retentionsraumes bündig mit 84 einfacher zu reallisieren	3	bauzeitliche Einschränkungen des Individualvertehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich länger als Vorplanung	3	bauzeitliche Einschränkungen des Individualvertiehrs, Mallnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich länger als Vorplanung	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Madnahmen für Anshirt Feuerwehr erforderlich Querung des Retentionsraume bündig mit 64 einfacher zu reallisteren	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehts, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich Guerung des Retentionsraumes bündig mit 84 einfacher zu reallsieren	1/-	bauzeillich geringere Einschränkungen des Individualverkehns, keine Beeinfächtigung der Feuerwehr (voraussezung: Gerätehaus bereits an neuem Standort) Umverfegung der Rad- /Gehwegrampe über B4 zu Reichswald Guerung des Reienflonsraumes bindig mit B4 einfacher zu reallisieren	2	bauzeitlich kaum Einschränkungen für MIV, Feuernehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Bincke über B4 sowle Neubau des Rampenbauwerks ücia 70 m kürzer Querung des Reientlönsraumes böndig mit B4 einfacher zu reallisieren	2	bauzeltlich kaum Elinschränkungen für MIV, Feuerwehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Binticke über B4 soulle Neubau des Rampenbauwerks Guerung des Reitentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu reallisieren	2	bauzeitlich kaum Einschränkungen für MIV, Feuerwehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Bincke über 84 sowie Neubau des Rampenbauwerks dinca 70 m kürzer Querung des Retentionsraume böndig mit B4 einfacher zu reallsieren
	Schutzgüter der Umweit	Schutzgüter gemäß UVPG	1/-	2		3		3		2		1		4		6		5		6	
	Artenschutz	Lebensraumverlust bzw. Störung geschützter Arten	1/+++	1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		2/+++		4		3/+		4	
Natur and Umwelt	Natura 2000	Verlust von Höhlenbäumen Im Kernhabitat	1/+++	1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		2/+++	1 schützenswerter Baumstandort	3	Innerhalb des Trassenverlaufs sind 8 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet	3	Innerhalb des Trassenverlaufs eind 8 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet größer Schneiser aufgrund der Bögen zur Querung der Sebastianstraße	3	Innerhalb des Trassenverlaufs aind 8 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet
	Wasser (WRRL)	Bewertung gemäß der europäischen Wasserrahmenrichtlinie	1	1		1/-	Aufgrund des nahezu paraileien Verlaufs zum Hutgraben, stärkere Eingriffe nicht auszuschließen	1		1		1		1		1		1		1	
Ge	samtwertung	Die Bewertung im Bereich Natur und Umweit ist bei betroffenen Verbots- tatbeständen maßgeblich für die Gesamtwertung			Trassenoptimierung in Richtung Var. 4 ohne Eingriff Privatgrund denkbar		im Vergielch keine entscheidenden Vorteile erkenbar, daher nicht weiterverloigen				nicht umsetzbar, da Eingriff in Privatgrund schwer zu rechtfertigen (Var. 1, 5a liegen alternativ vor)				nicht umselzbar, da Ersalzneubau Feuerwehr in Folge StUB unrealistisch und in Abwägung nicht wirtischaftlich. Zudem Eingriffe in Privatgrund und Baumbestand.		Aus Bewertungsergebnis Umweit nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen		Aus Bewertungsergebnis Umweit nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen		Aus Bewertungsergebnis Umweit nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen

Die Rangfolge wird je Zelle im Vergleich der Varianten gebildet; dieses Vorgehen lehnt sich an die Vorgehensweise nach UVPG ab. Es blidet zellenweise die relative Rangfolge von der - in diesem Kriterium - besten (1) hin zur schlechlesten Variante (höchster Zahlenwert) ab.

Stand: 13.01.2021 12:00 - Graf 16.10.2002 Entawaspabe 23.01.02002 Entawaspabe 23.01.02002 Featoninel Oberarhellung 13.01.0201 Var. 1 Gesamherhung vital.ev. Var. 4 wegen Eingriff Privalgrund (Wohnbaufläche) abgewerfel, Var. 6 Gesamherhung ausgebauf 10.01.0201 Gesamherhung Var. 4 und 6 redaktionel angepasat 10.01.0201 Gesamherhung Var. 4 und 6 redaktionel angepasat

Guiachteriche Empfehlung
Amanfelige der Varianten: 1 – bessere Variante, 2 – nachranglige Variante
*- lacihter Vorfeli, *- deutlicher Vorfeli, *- sehr deutlicher Vorfeli, *- gleichrangig
*- lacihter Vorfeli, *- deutlicher Vorfeli, *- sehr deutlicher Vorfeli, *- gleichrangig
*- lacihter Vorfeli, *- gleichrangig
*- felt unrandet. Noberengissel sene arreinechutzerschliche Ausnahme oder einer Abweichung
vom Schutzregime Nature 2000 erfordert die Wahl der günstigeren zumutbaren Alternative (§45
Abs. 7 BNatSon Dzw. §43 Abs. 3 Nr. 2 BNatSChrist

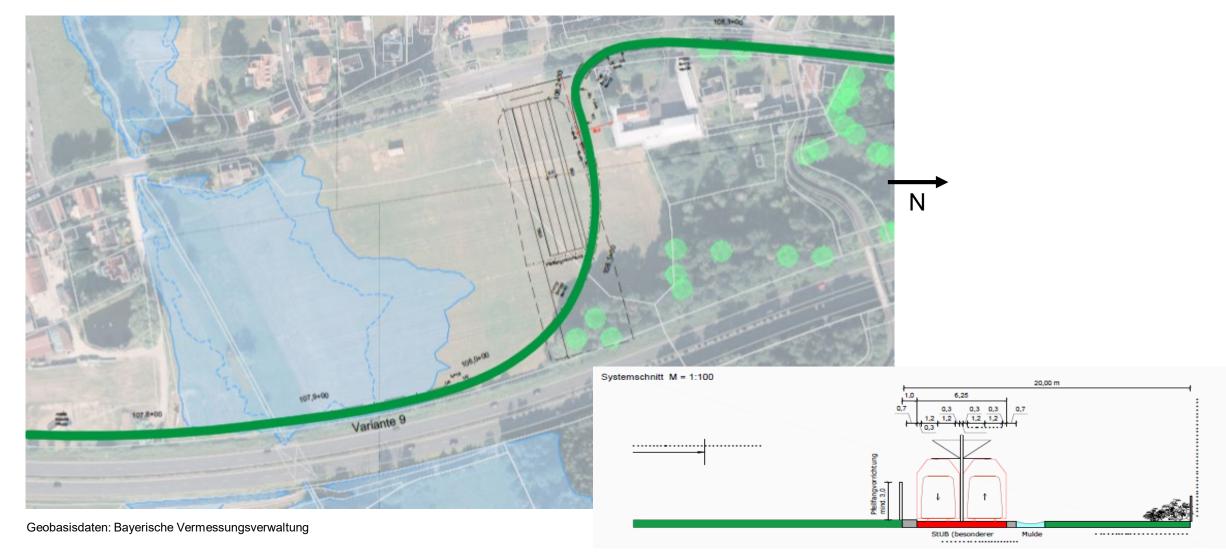
Höchste betroffene Auswirkunkgsklasse (vgl. Kap. 1.4.2):



Variante 9



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH





Virtuelles Lokalforum Tennenlohe (16.02.2021) – Dokumentation und Präsentation unter: https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-16-02-2021/



StUB-Streckenverlauf im Bereich Büchenbach

Rudeltplatz

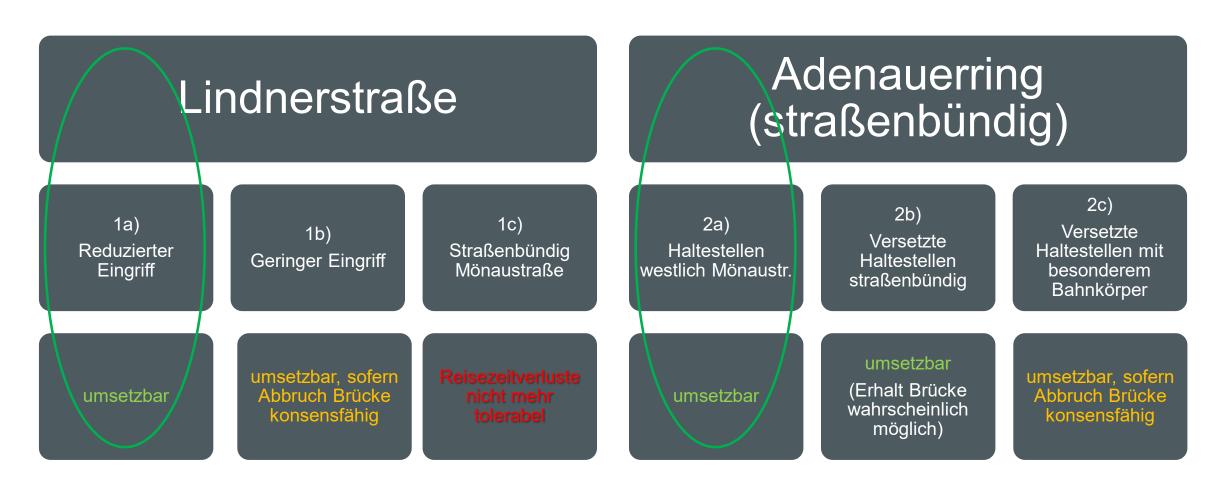


ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Optimierungsansätze





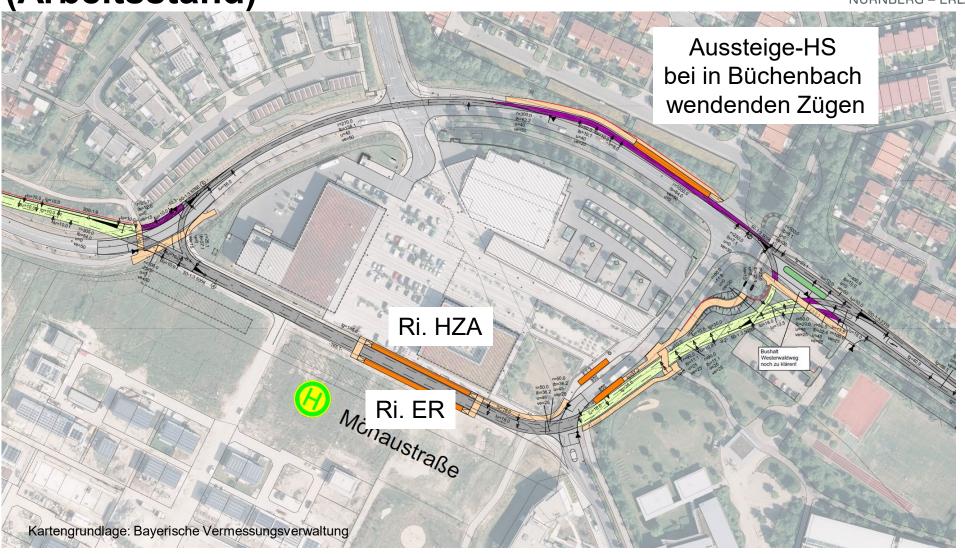
Lindnerstraße:

Var. 1a Planungskonzept

(Arbeitsstand)



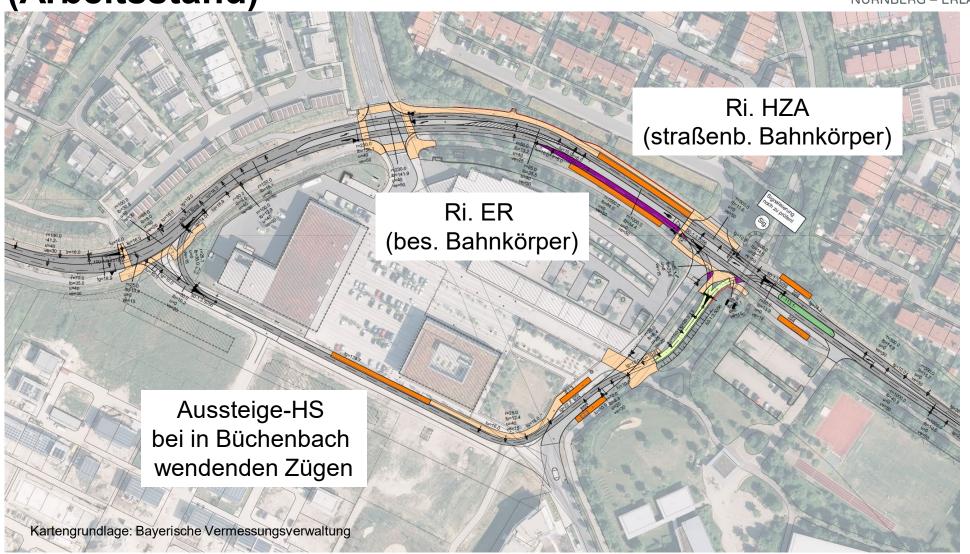
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Adenauerring: Var. 2a Planungskonzept (Arbeitsstand)



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH





Virtuelles Lokalforum Büchenbach (22.04.2021) – Dokumentation und Präsentation unter: https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokalforum-22-04-2021/



Ergebnis Realisierungswettbewerb Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen

Mit Realisierungswettbewerb zum besten Brückenentwurf



Der Regnitzgrund in Erlangen ist Landschaftsschutzgebiet und Naherholungsbereich. Um eine möglichst umweltverträgliche, architektonisch ansprechende und technisch optimale Gestaltung der Brücke zu erreichen, hat sich der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn entschieden, einen Realisierungswettbewerb auszuloben.

Der Realisierungswettbewerb dient der Auswahl des Planungsbüros, welches den Auftrag erhält, <u>die Brücke auf Basis des Entwurfs im Detail weiter zu planen</u>.

Dialogforum 2019 / Onlinedialog 2020



Mehrfach geäußerte Wünsche:

- Möglichst geringer u. umweltschonender Eingriff
- Einfügen in das bestehende Landschaftsbild
- Kein zusätzlicher Lärm durch motorisierten Individualverkehr
- Einbeziehen des Radverkehrs
- Ausreichend Platz f
 ür landwirtschaftliche Fahrzeuge

Erlangen Regnitzgrund Realisierungswettbewerb

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN

NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- 1. Preis
- Ingenieurbüro Grassl GmbH, München
- Firmhofer + Günther Architekten mbB, München
- Toponauten Landschaftsarchitektur Gesellschaft mbB







Virtuelles Lokalforum Regnitzquerung (06.05.2021) – Dokumentation und Präsentation unter:

https://stadtumlandbahn.de/dialog/lokalforum/lokal forum-06-05-2021/



Aktuelle Planungen zur Unterführung der DB-Gleisanlage

Steffen Müller, Emch + Berger GmbH



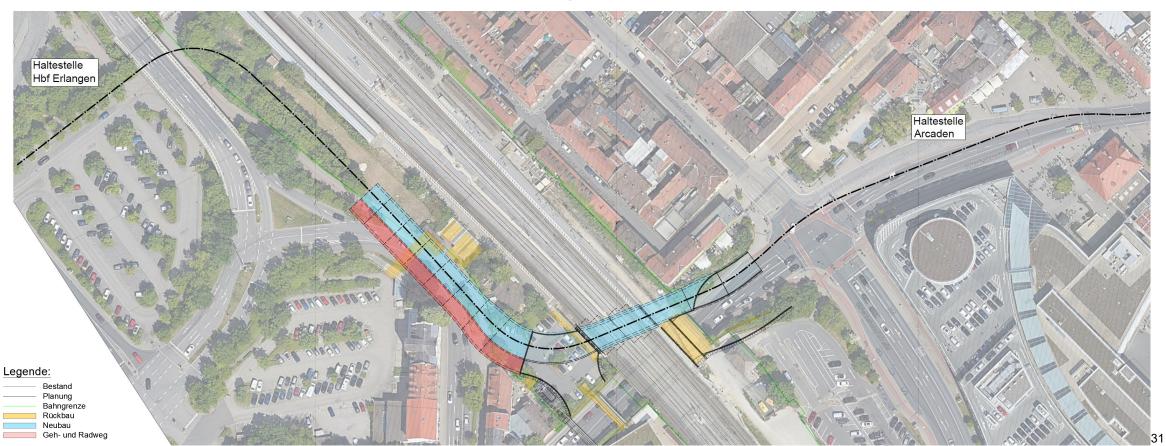




ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen

Lageplan





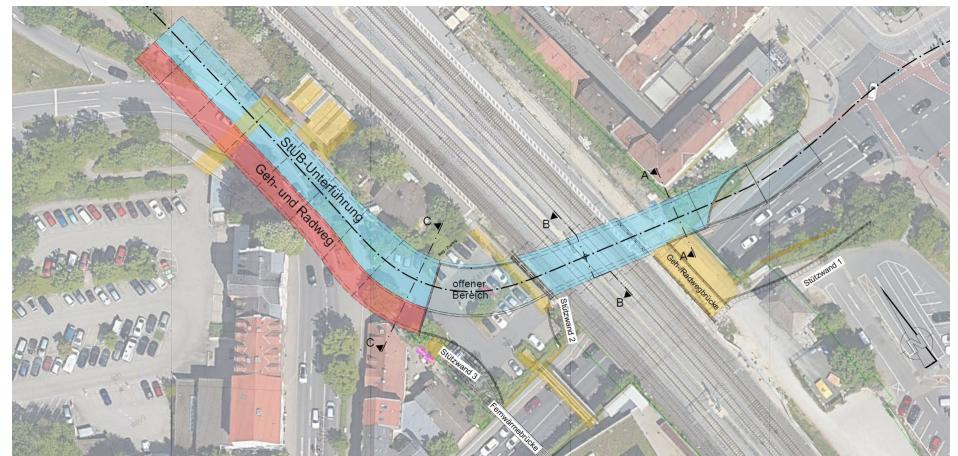




ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen

Draufsicht

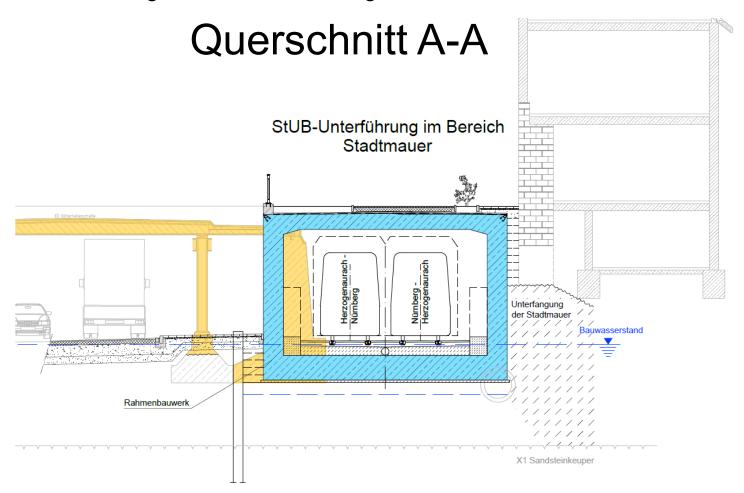


Rückbau





Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen



Legende: Bestand **Planung**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG - ERLANGEN - HERZOGENAURACH





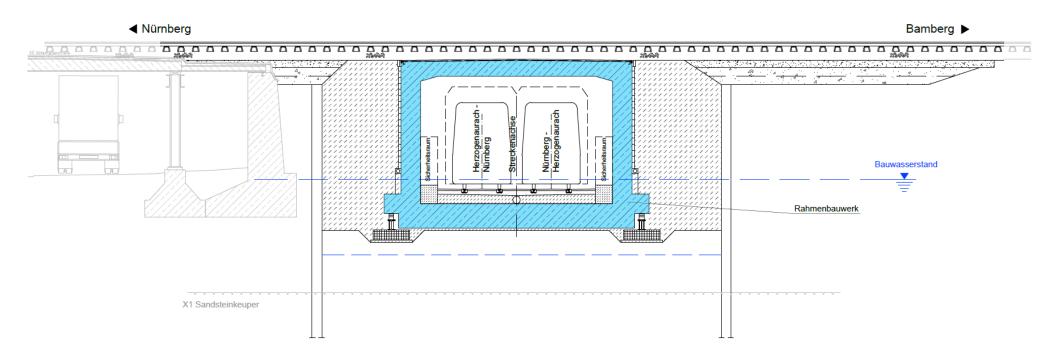
Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen

Querschnitt B-B

StUB-Unterführung im Gleisbereich

Legende: Bestand Planung

NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH







Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen



Legende: Bestand **Planung**

NII DNIDERG - ERLANGEN - HERZOGENAURACH





Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen

Bauablauf

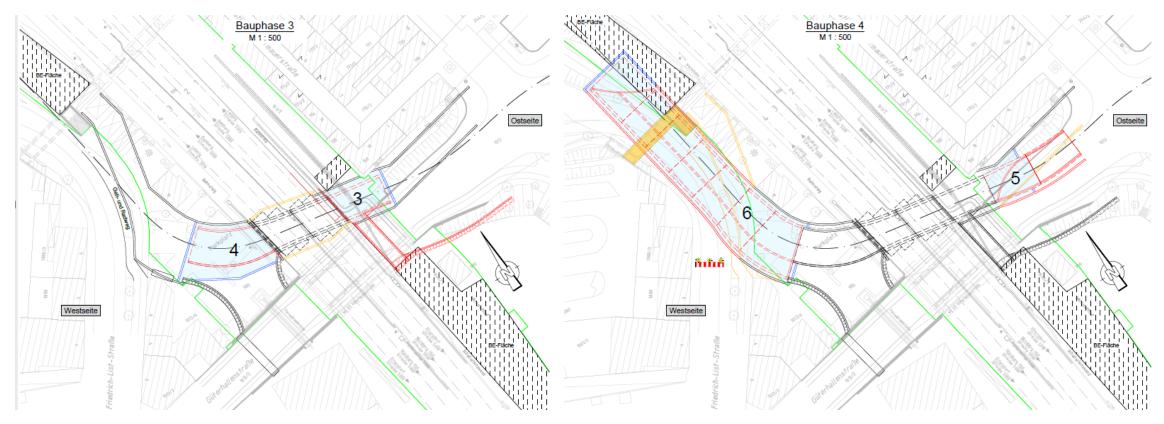






Unterführung der DB-Gleisanlage in der Stadt Erlangen

Bauablauf



Vielen Dank!



ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

