

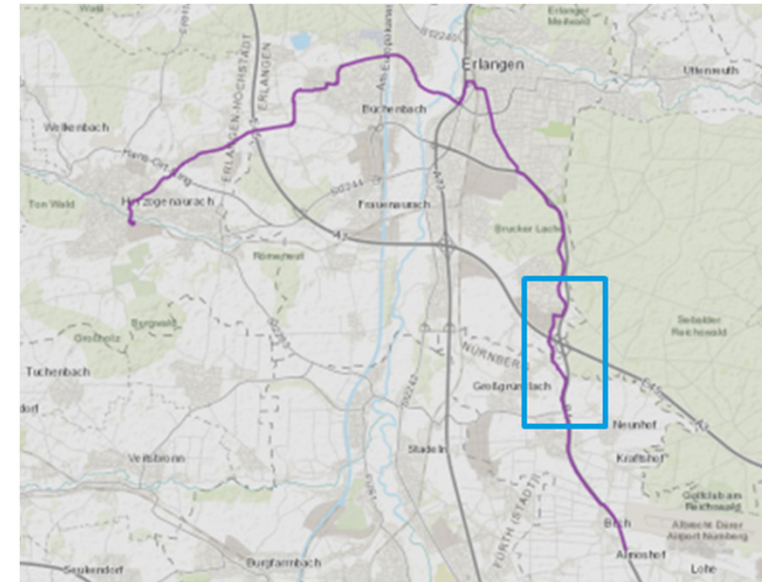
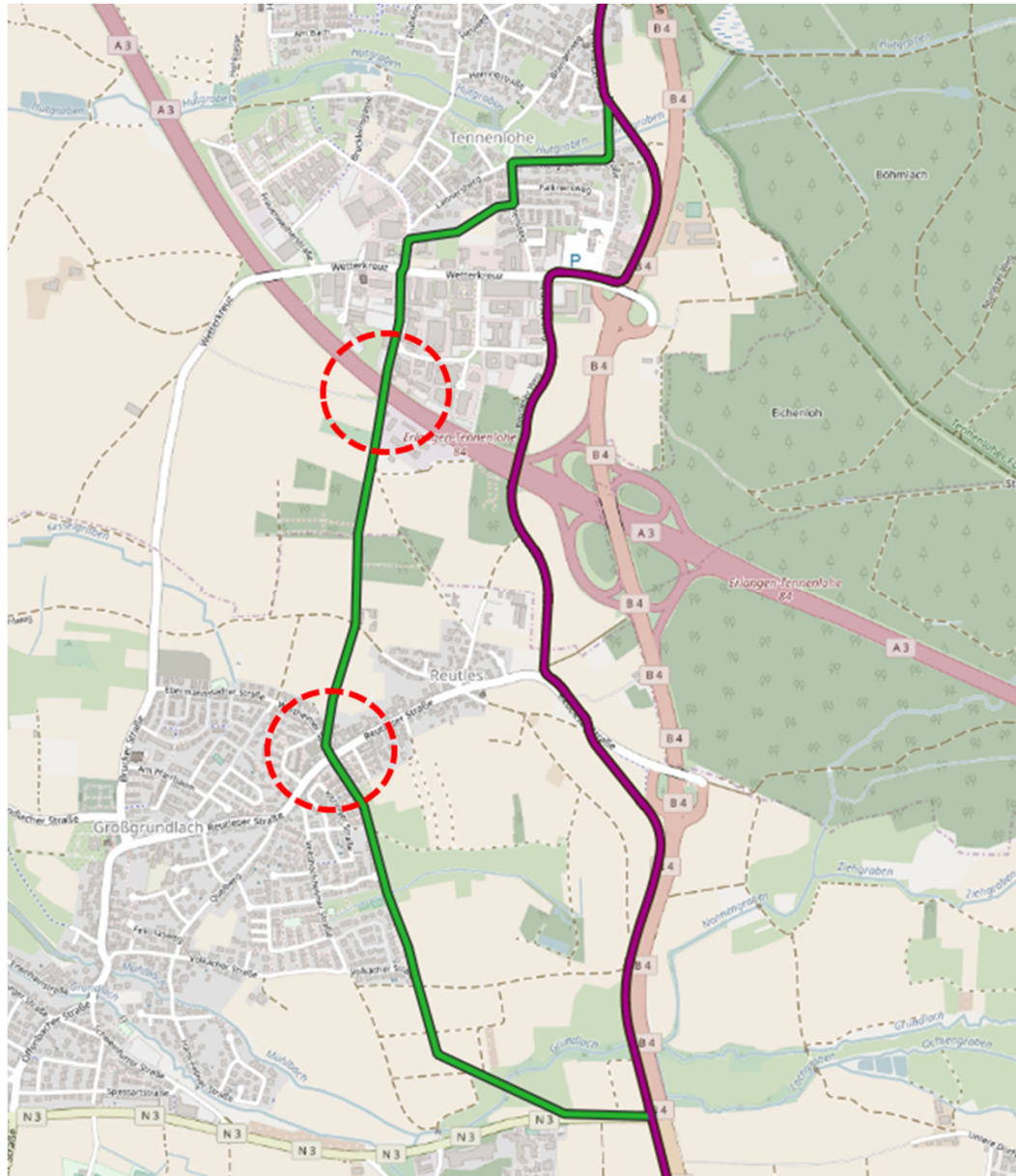
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## ÜBERSICHT VARIANTE NT-1002



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH





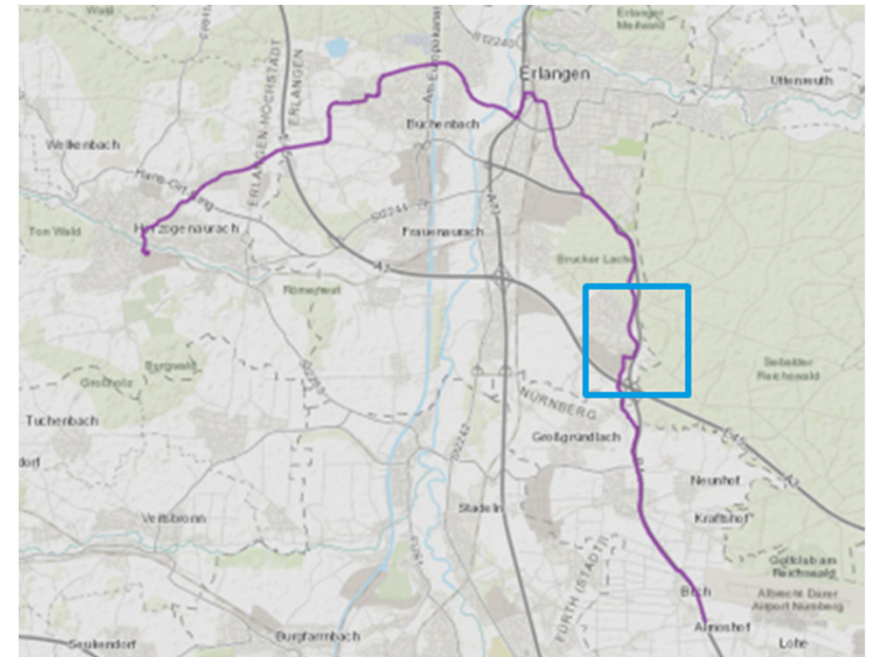
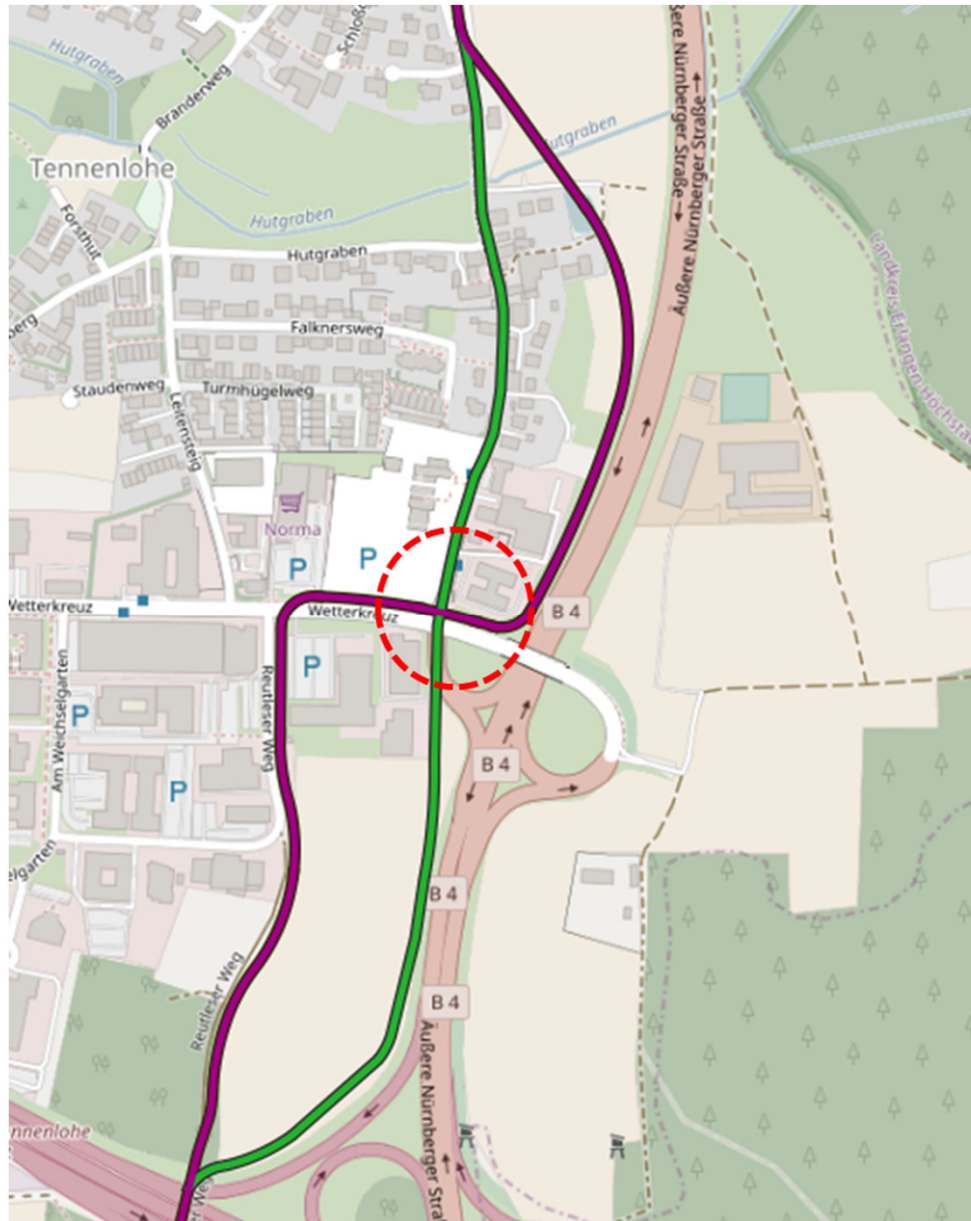
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## ÜBERSICHT VARIANTE T-1006



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



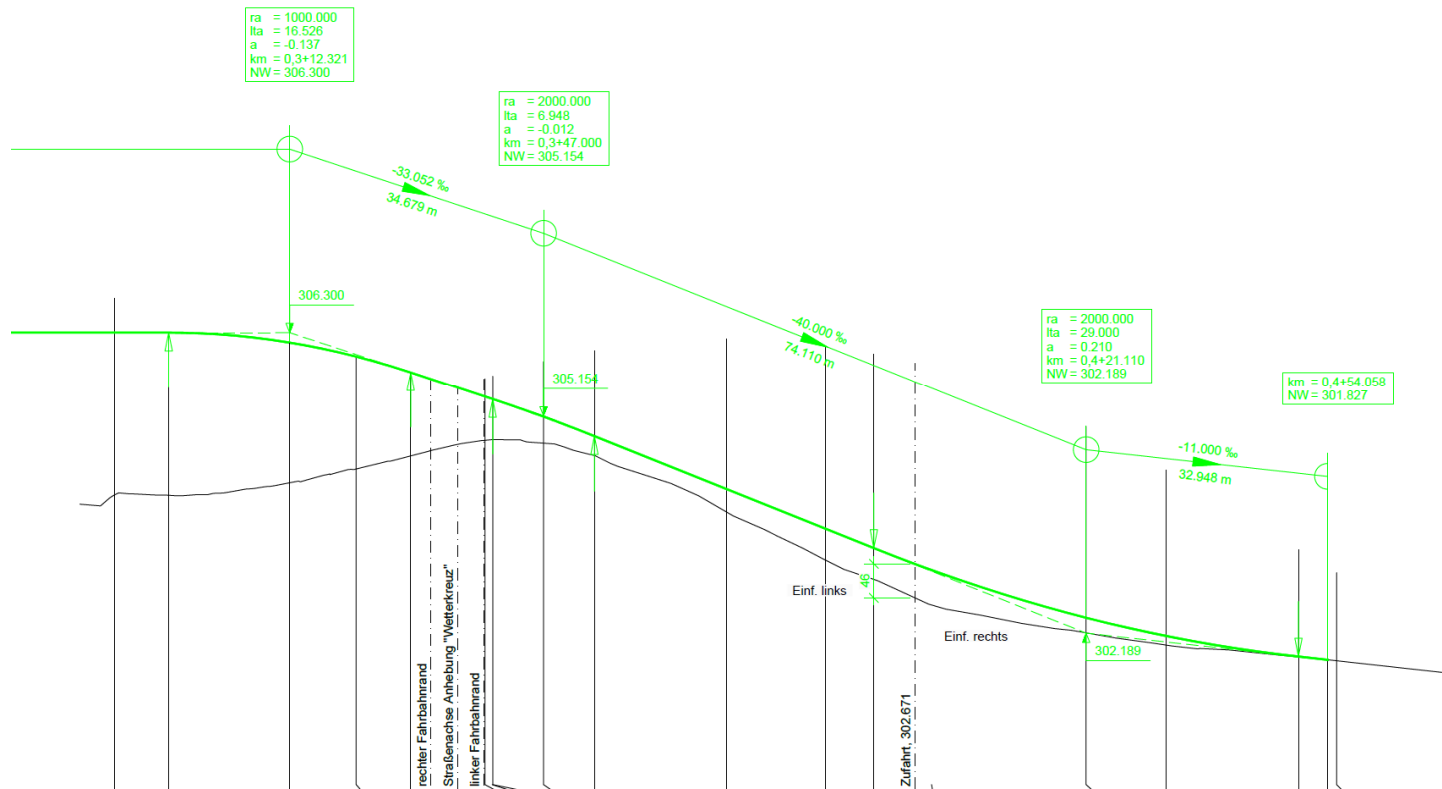
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## VARIANTE T-1006 - BEGRÜNDUNG



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



Bei der Querung des Wetterkreuzes würde sich aufgrund der bestehenden Straßenquernerneigung eine negative Überhöhung von -20 mm für die StUB ergeben. Dies ist technisch nicht sinnvoll umsetzbar. Baut man stattdessen diesen Straßenbereich so um das dies vermieden werden kann, so ist eine Anpassung des kompletten Knotenbereichs einschl. der Knotenzufahrten erforderlich.

Von Süden her kommend befindet sich die StUB in ca. 2,5 m hoher Dammlage beziehungsweise auf einem Stützbauwerk hin zur Bebauung. Dies ist technisch machbar aber im räumlichen Kontext nicht umsetzbar.

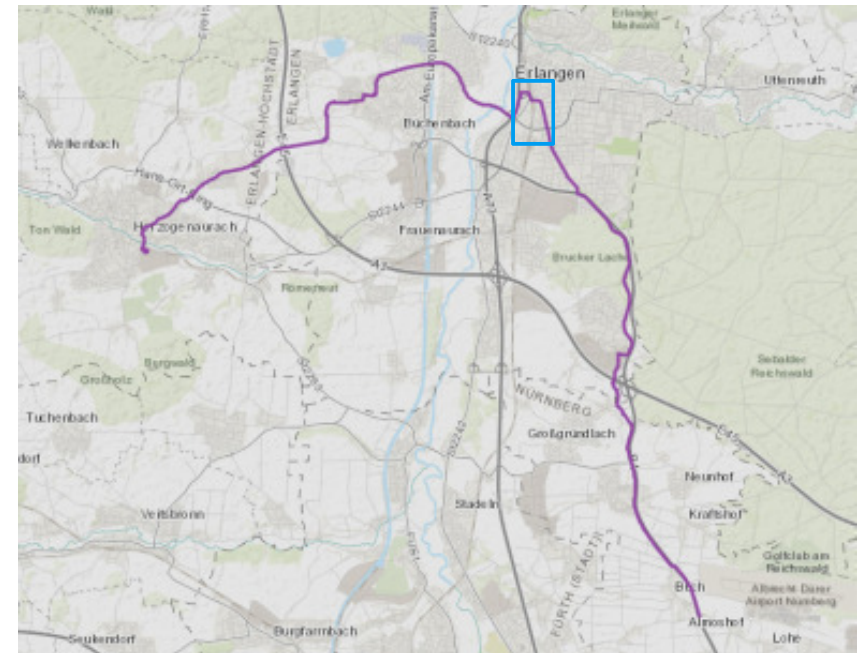
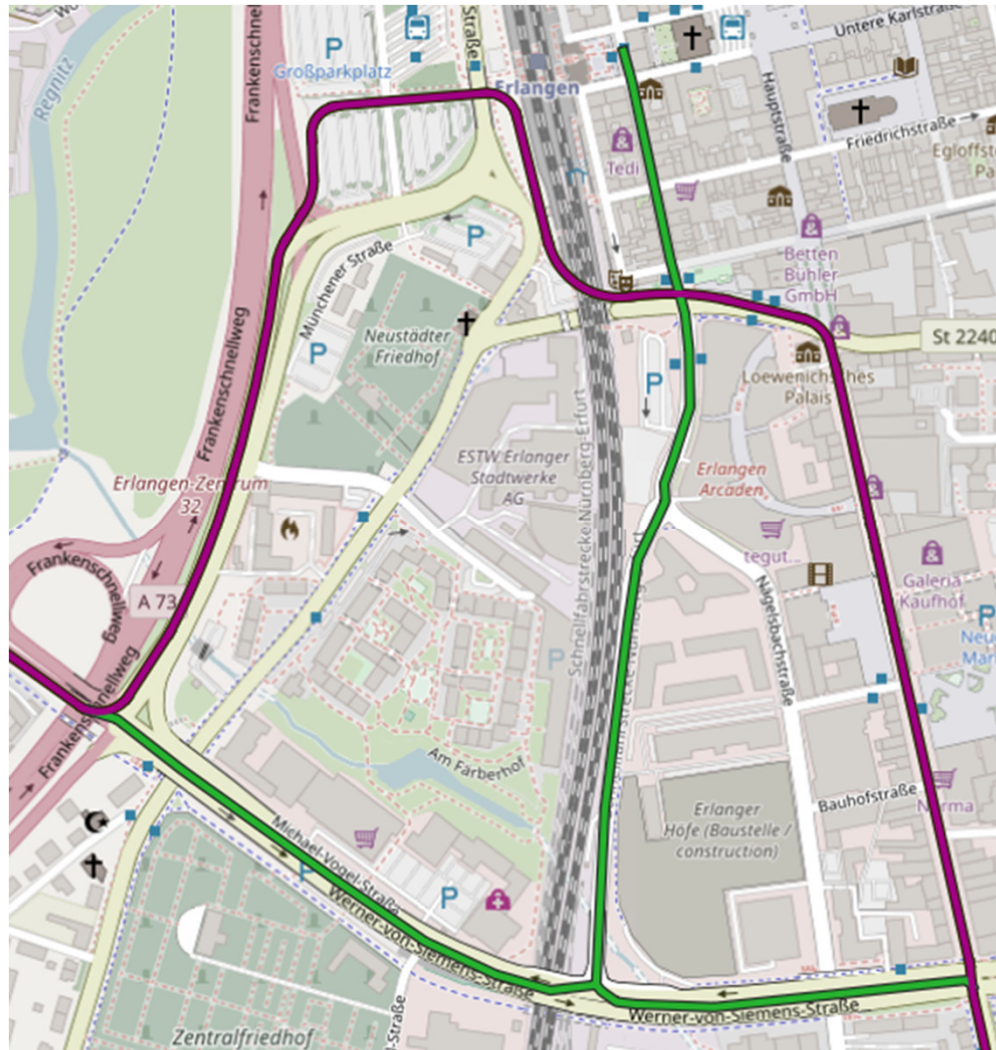
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## ÜBERSICHT VARIANTE E-1032



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## VARIANTE E-1032 - BEGRÜNDUNG



Die Gleisachsen tangieren die bestehende Bebauung auch bei der Verwendung von Mindeststradien.

Eine Wendeschleife um die Hugenottenkirche ist somit technisch nicht machbar.

Aufgrund der Platzverhältnisse ist es zudem nicht möglich auf dem Bahnhofsplatz oder Hugenottenplatz eine notwendige Haltestelle anzuordnen.

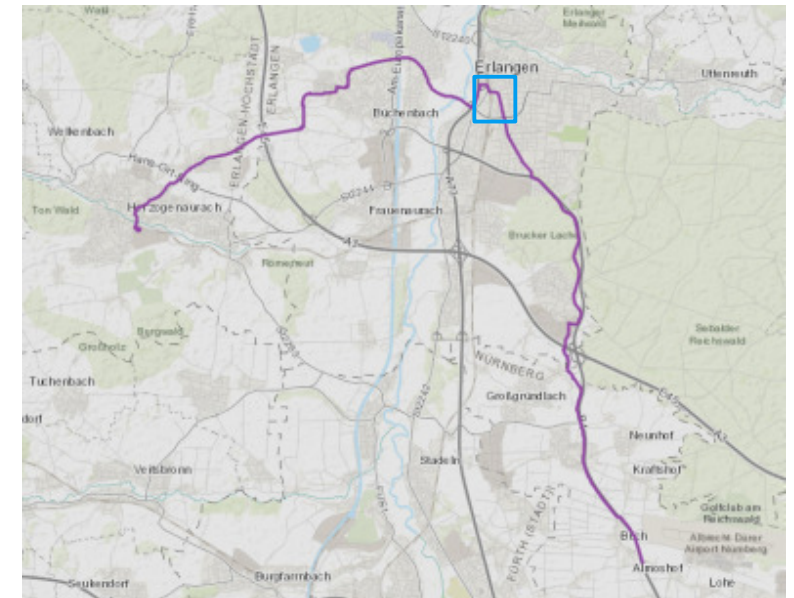
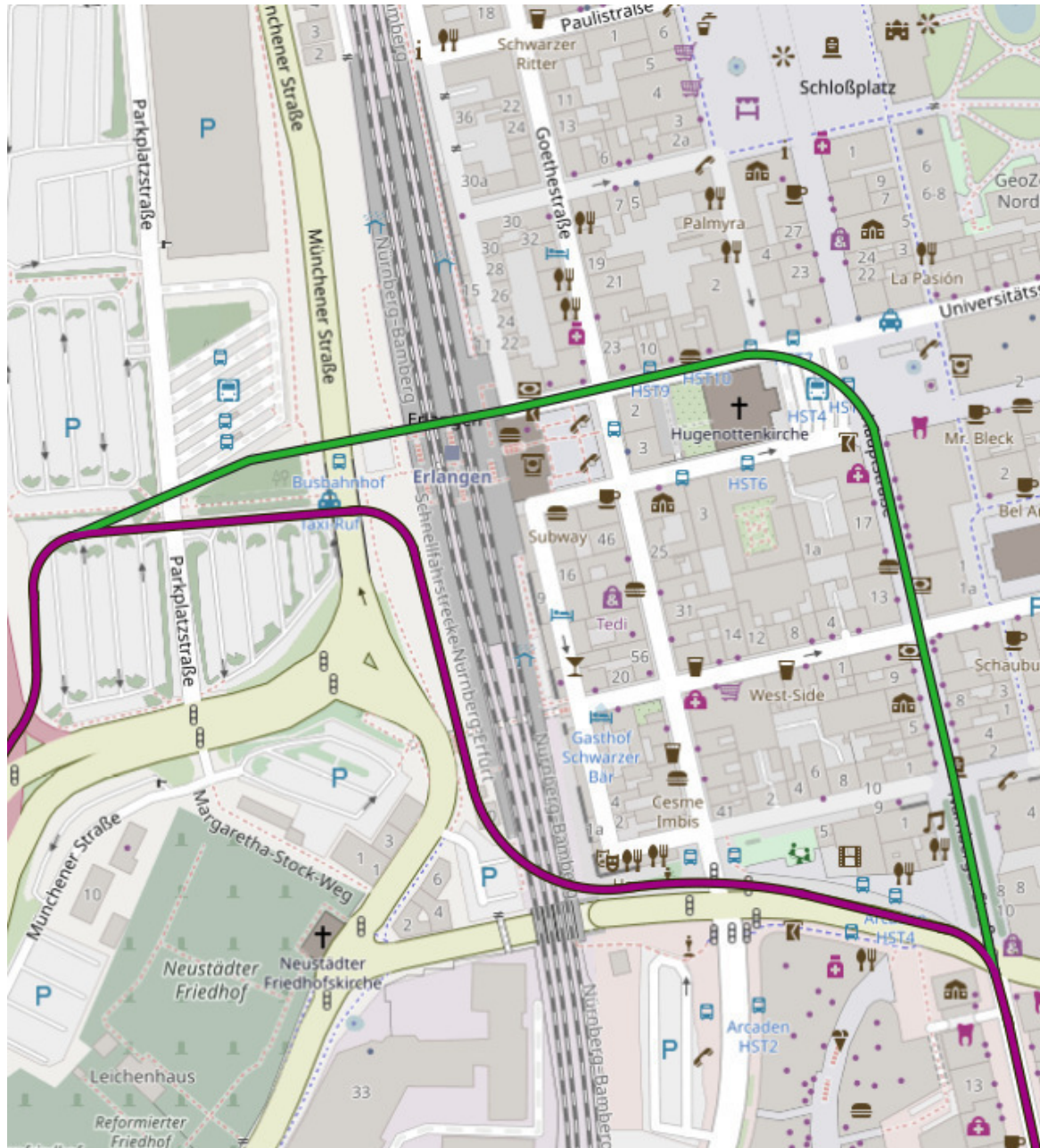
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## ÜBERSICHT VARIANTE E-1034



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



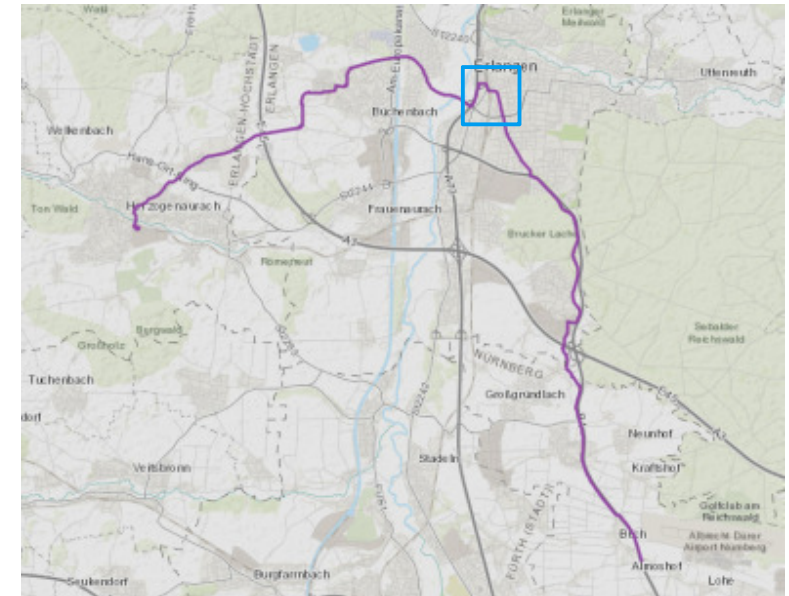
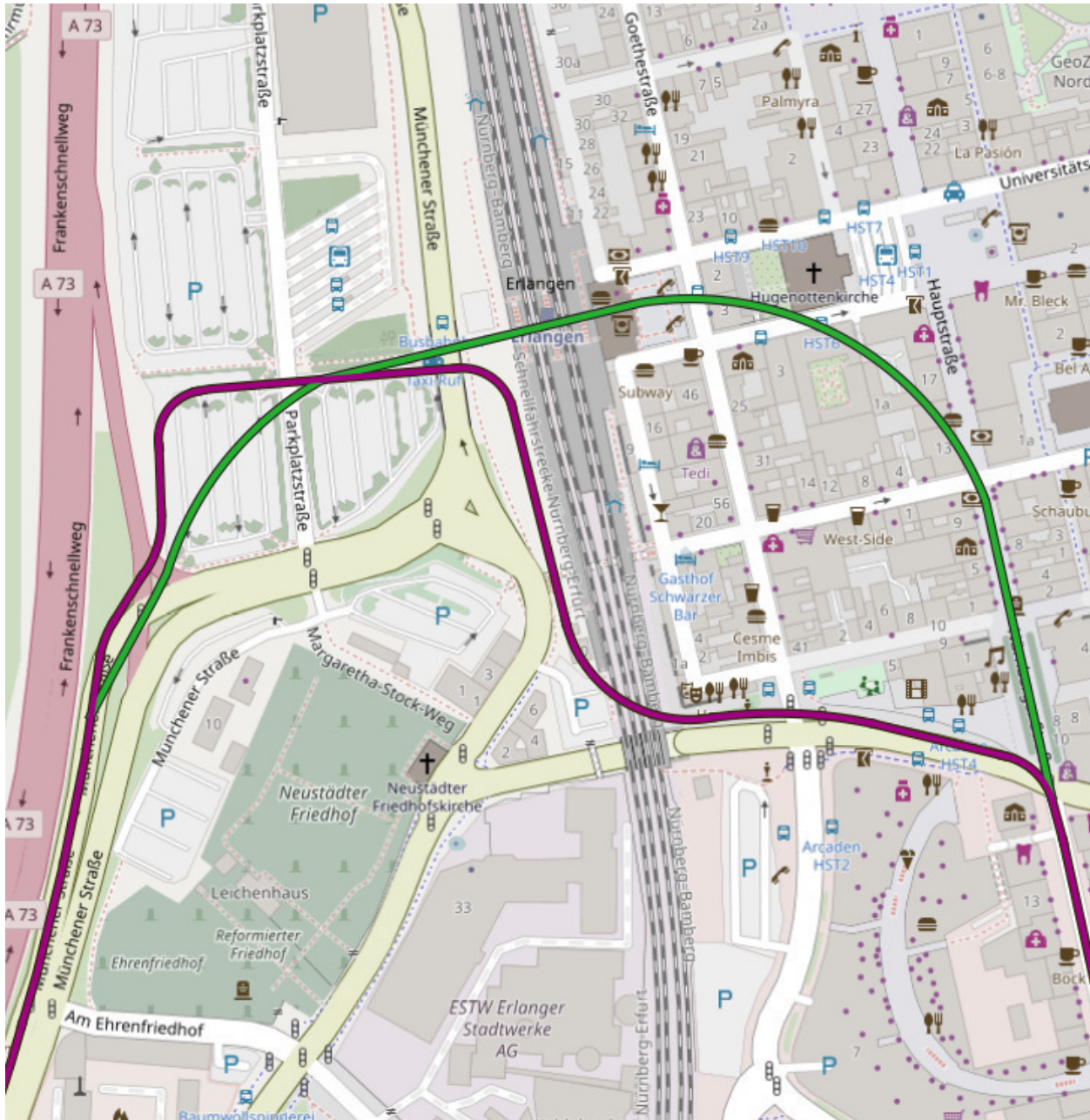
# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## ÜBERSICHT VARIANTE E-1035



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH





# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## VARIANTEN E-1034 und E-1035 - BEGRÜNDUNG



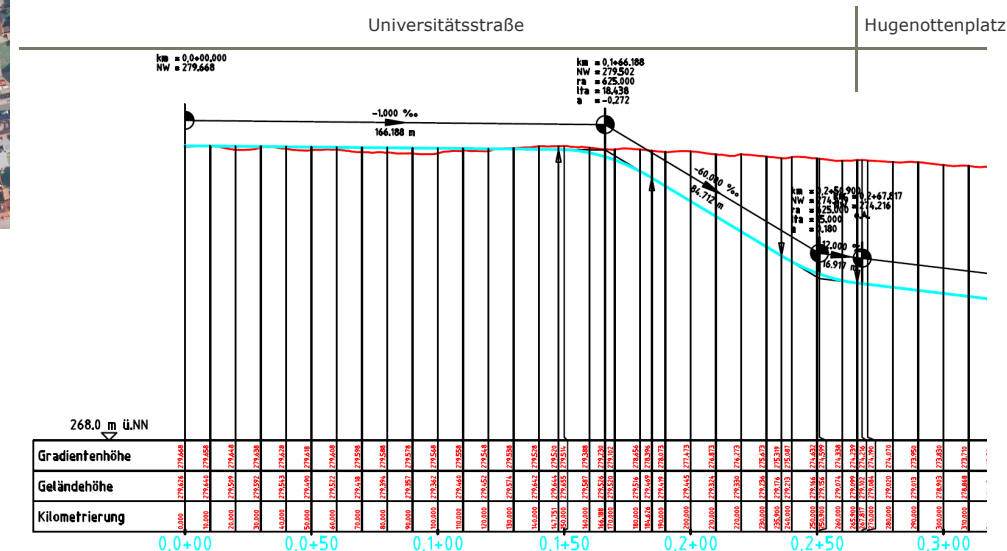
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



Tunnelvarianten und deren Auswirkungen auf die Rampenlänge in der Universitätsstraße

Parameter	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
lichte Höhe	5,40 m	5,40 m	4,27 m	4,27 m
Tunnellänge	300 m	300 m	300 m	300 m
Neigung	60 ‰	60 ‰	60 ‰	60 ‰
Gleisoberbau	55 cm	55 cm	50 cm	50 cm
OK Bauwerk - Gleisachse	6,35 m	6,35 m	4,87 m	4,87 m
Kuppen- / Wannenhalmesser	min. 1000 m	min. 625 m	min. 1000 m	min. 625 m
Rampenlänge Universitätsstraße	ca. 157 m	ca. 136 m	ca. 135 m	ca. 120 m



Alle Lösungen mit einer Untertunnelung im Innenstadtbereich sind bautechnisch nicht umsetzbar. Die Anordnung der Rampenbauwerke im Umfeld des Hugenottenplatzes ist bei Beibehaltung der Erschließungsfunktionen (Radverkehr, Anlieger, Fußgänger, Feuerwehr) technisch und städtebaulich nicht umsetzbar.

Kritische Punkte bleiben selbst bei der Verwendung von Minimalwerten und Ausnahmegenehmigungen hinsichtlich der Längsneigungen und Tunnelhöhen im Tunnel- und Rampenbereich bestehen.

Darüber hinaus ist ein Tunnelbauwerk von ca. 300 m Länge im Projektrahmen nicht finanzierbar.

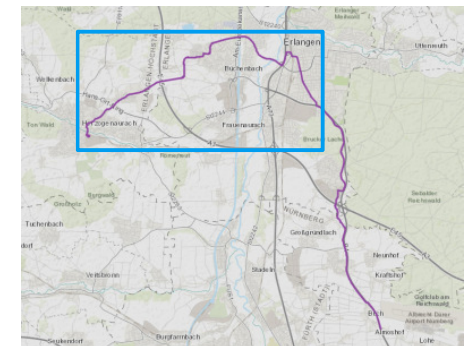
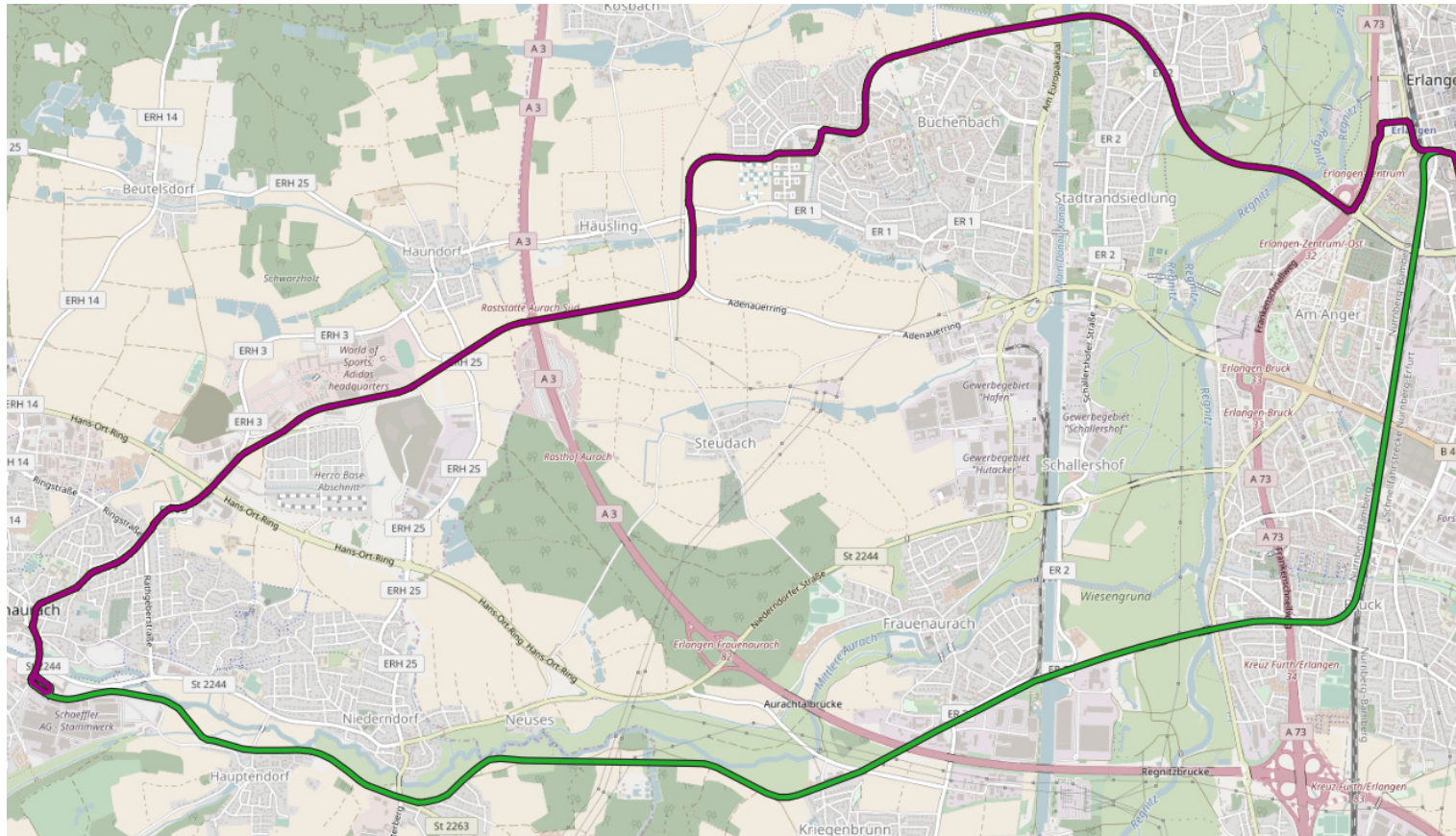
# BETRIEBLICH NICHT MACHBAR

## VARIANTE EH-1042 - BEGRÜNDUNG



StUB

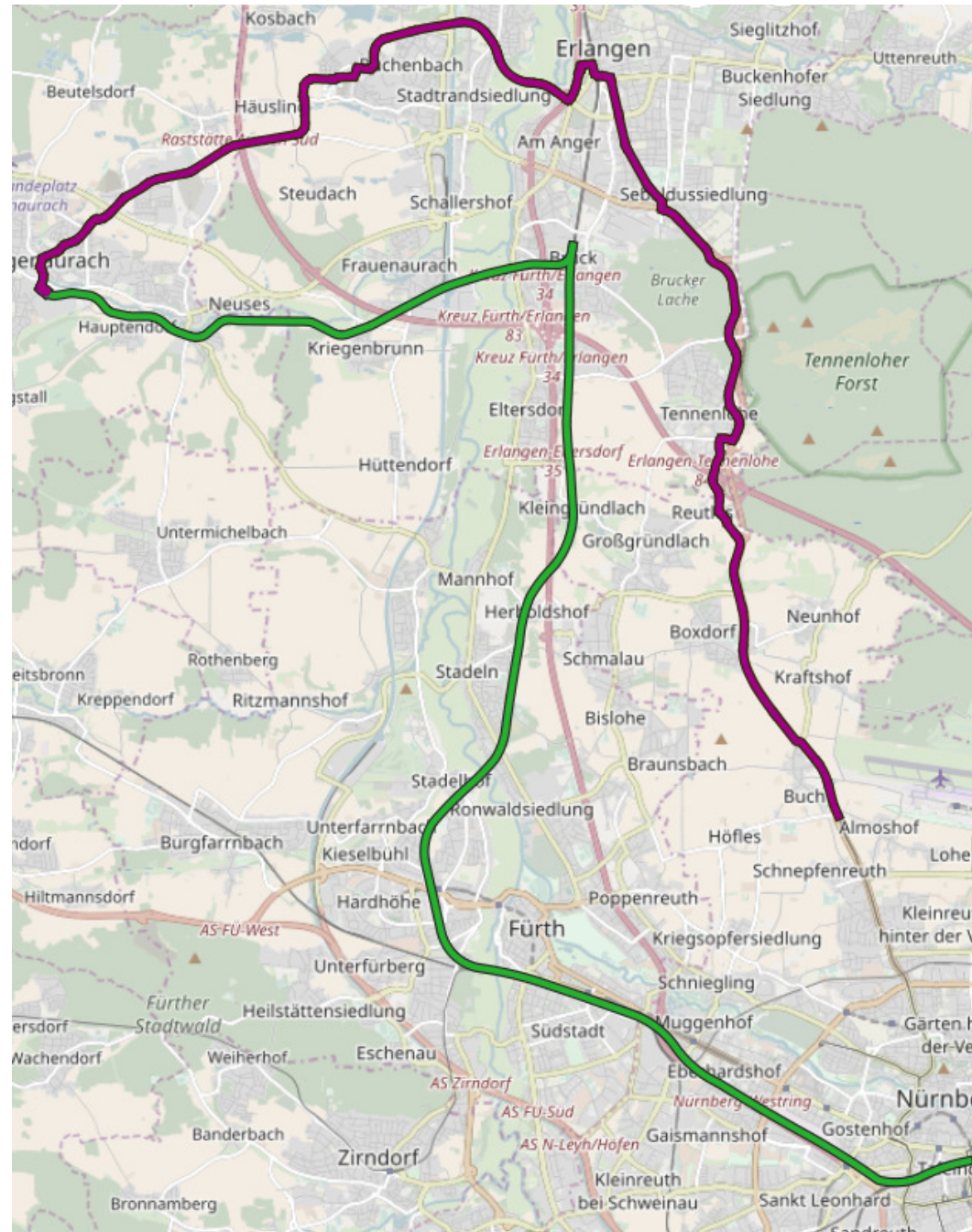
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



Aufgrund der Streckenbelegung der Hauptstrecke vom Erlanger Bahnhof bis zum Bahnhof Erlangen-Bruck ist diese Variante betrieblich nicht machbar.

# TECHNISCH NICHT MACHBAR

## VARIANTE E-1060 - BEGRÜNDUNG



Aufgrund der Streckenbelegung der Hauptstrecke ist eine Wende im Bahnhof Erlangen-Bruck betrieblich nicht machbar.