



# SIEBOLDSTRASSE (LOKALFORUM AM 13.02.2019)

## VARIANTE E-1029

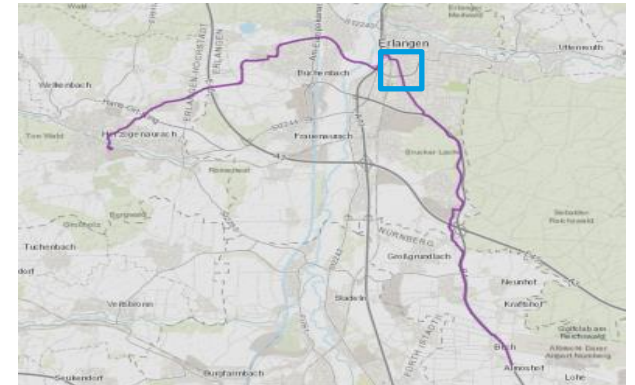
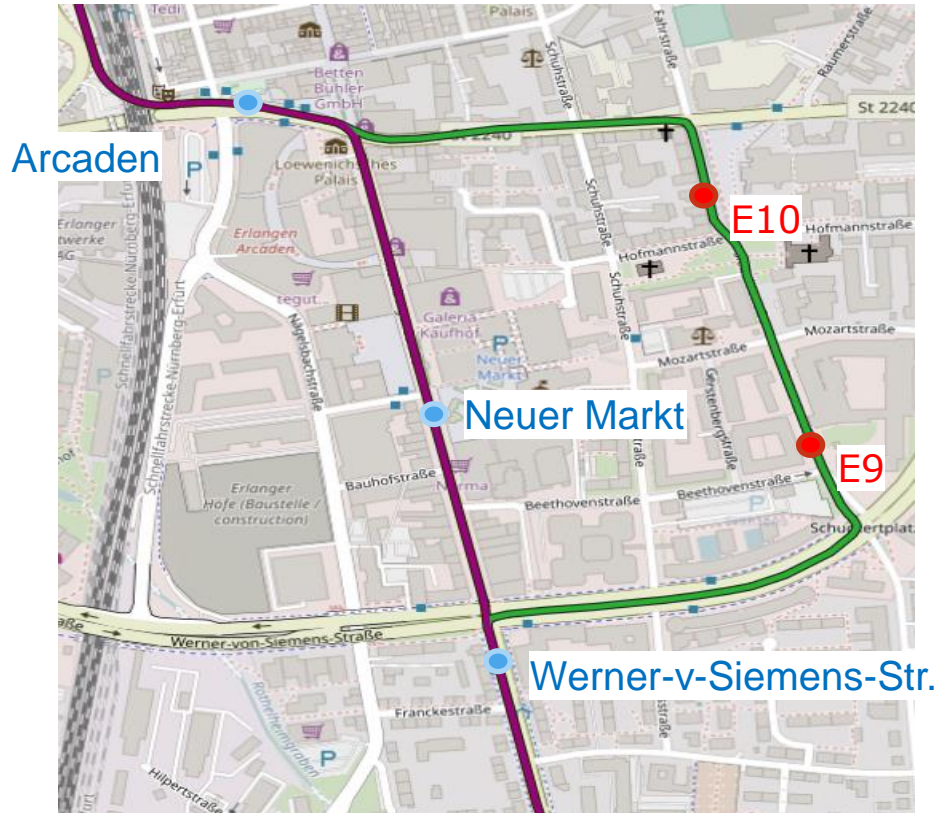
# SIEBOLDSTRASSE

## VARIANTE E-1029



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUERACH



# VERLAUF

## SIEBOLDSTRASSE (VARIANTE E-1029)



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUERACH



# EINZUGSGEBIETE

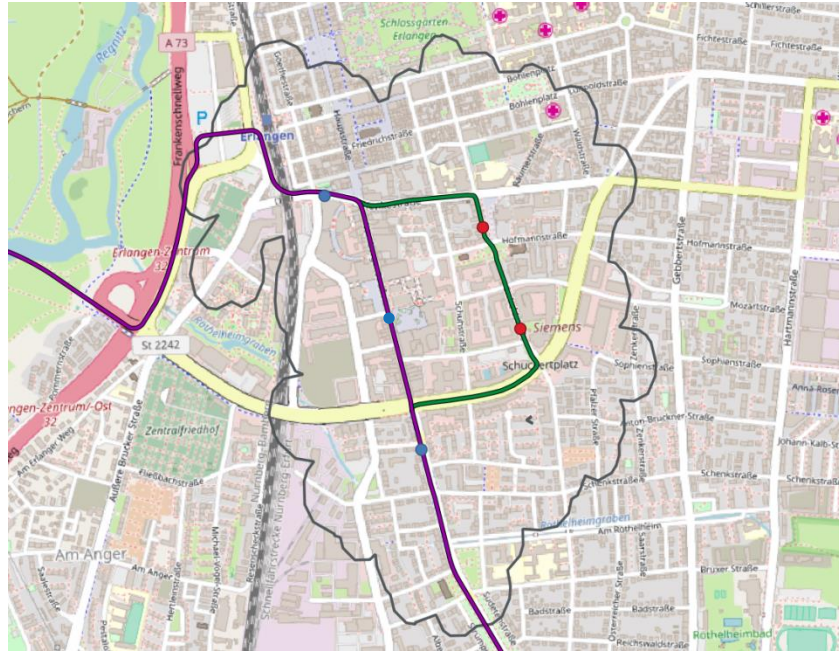
## VARIANTE E-1029 UND VORSCHLAGSVARIANTE (L-NETZ)



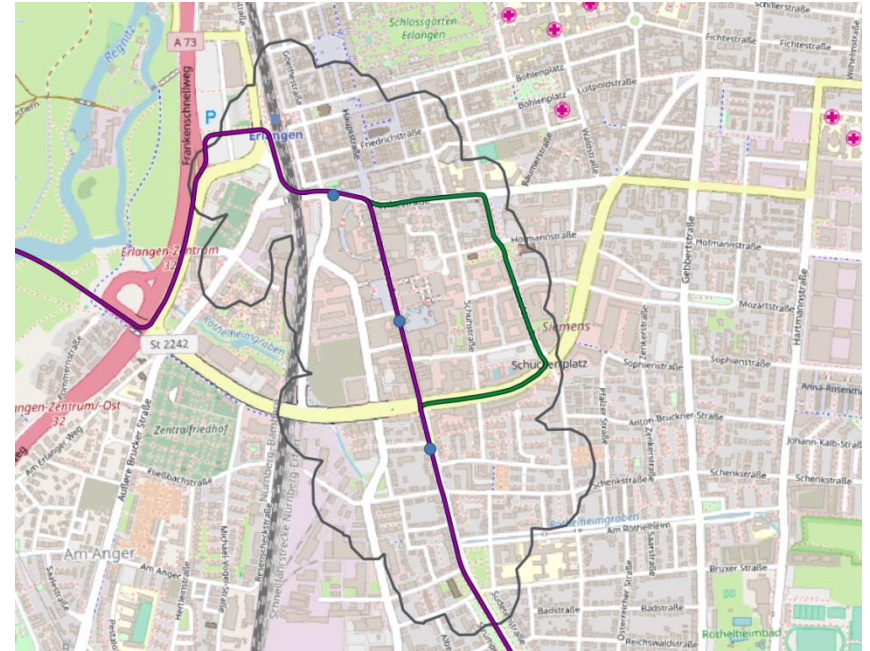
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

E-1029:



L-Netz:



# ZIELGRUPPE FAHRGAST – EINWOHNER UND BESCHÄFTIGTE IM EINZUGSBEREICH VARIANTE E-1029 UND VORSCHLAGSVARIANTE (L-NETZ)

## Einwohnergleichwerte Variante E-1029

Bildung	Arbeiten	Wohnen	Summe
2.496	25.448	8.719	36.663

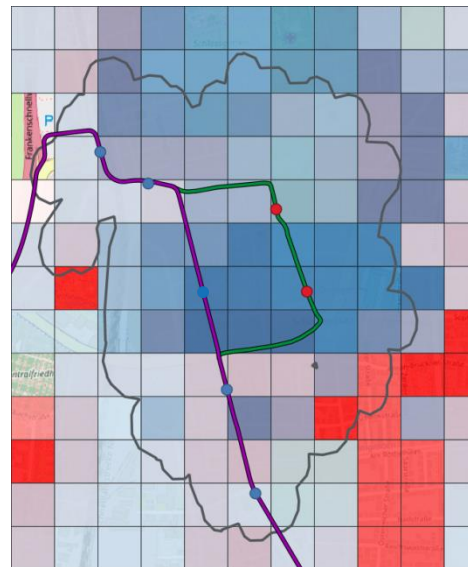
## Einwohnergleichwerte L-Netz

Bildung	Arbeiten	Wohnen	Summe
1.179	17.037	6.339	24.555

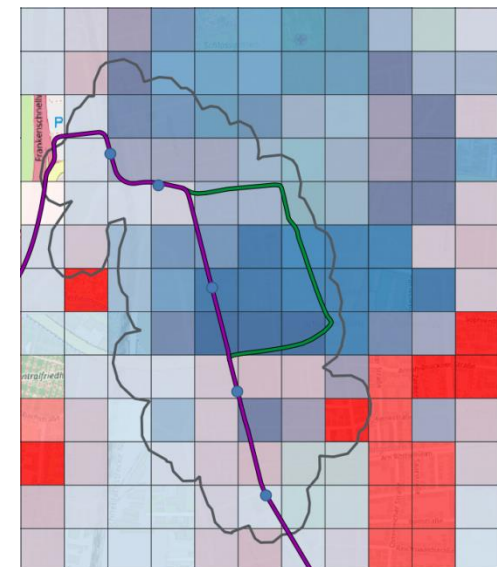
Für alle Varianten werden Haltestellen der StUB definiert, kategorisiert und entsprechend der örtlichen Einzugsradien (400 m, 500 m bzw. 600 m) GIS-basiert erfasst.

Für das Jahr 2030 werden die so erschlossenen Einwohner, Arbeits-, Studien- und Schulplätze ermittelt und dargestellt. Aus der Summe ergibt sich der **Einwohnergleichwert**.

E-1029:



L-Netz:



Erzeugt mit QGIS

# BEWERTUNGSERGEBNIS

## SIEBOLDSTRASSE (VARIANTE E-1029)

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG	
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	L-Netz: 04.25:15 1029: 04.30:21 (+34,80 %)	Durch die Umwegigkeit ergibt sich für die Variante eine Verschlechterung der Reisezeit im Vergleich zur Vorschlagstrasse.	-1,0	0,3	
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	L-Netz: 6 1029: 6	In der Gesamtbetrachtung ergibt sich für die Variante kein relevanter Unterschied zur Vorschlagstrasse.	0,0		
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	L-Netz: 1179 / 17037 / 6339 = 24555 1029: 2496 / 25448 / 8719 = 36663 (+49,31%)	Die Variante weist im Vergleich zur Vorschlagstrasse eine erheblich höhere Erschließung im Bereich der Erlanger Innenstadt auf. Zudem wird der neue Standort der FAU (Himbeerpalast) und das neue Hörsaalgebäude der Geisteswissenschaften erheblich besser angebunden.	2,0		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	L-Netz: ~0,600 km 1029: ~1,240 km	Die Variante weist eine Mehrlänge von etwa 640 m auf, die bei der Betrachtung der Gesamtstrecke als relevant anzusehen ist und den Betriebsaufwand erhöht.	-2,0	-1,5	
		Fahrzeugbedarf					
	Streckenqualität	Streckenführung	L-Netz: Richtungswechsel-Netz: 1, Zwischenraden 0 1029: Richtungswechsel-Netz: 7, Zwischenraden 6				
		Trassierung	L-Netz: Sehr enge Radien: 1 1029: Sehr enge Radien: 3	Die Variante ist in ihrem Verlauf erheblich kurvenreicher mit vielen sehr engen Radien. Durch die straßenbündige Führung der Variante in der Henkestraße ist im Vergleich zum L-Netz mit einer höheren Störungsanfälligkeit zu rechnen.	-1,0		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	L-Netz: ~0,600 km 1029: ~1,240 km			-1,0	
		Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	L-Netz: ~0,130 km = 22% 1029: ~0,850 km = 69%	Da die Variante insgesamt länger ist und mehr straßenbündigen Bahnkörper aufweist, sind damit höhere Investitionskosten zu erwarten. Dadurch schneidet die Variante schlechter ab als die Vorschlagstrasse.			
		Ingenieurbauwerke	L-Netz: Keine 1029: Keine				
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit					0,0
		Verlagerter Pkw-Verkehr			Für den Busverkehr ergeben sich zwischen dem Tassen keine Unterschiede.	0,0	
	Konfliktpunkte	Synergieeffekte Busverkehr	wie L-Netz				
Konflikte Straßenverkehr			L-Netz: Knotenpunkte: 1, Einmündungen: 3, Queren von anderen Verkehrsflächen: 2, Veränderungen Parkflächen: 1 1029: Knotenpunkte: 7, Einmündungen: 1, Queren von anderen Verkehrsflächen: 0, Veränderungen Parkflächen: 0	Die Variante weist im Vergleich zur Vorschlagstrasse eine absolut höhere Anzahl an Konflikten mit dem Straßenverkehr auf. Die Variante tangiert mehr Radverkehrsrouen, dafür beeinträchtigt das L-Netz eine der Radhauptverkehrsrouen Erlangens im Bereich der Nürnberger Straße deutlich.	1,0		
Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Flächenverbrauch	Annahme: Auf Grünfläche werden nur Besondere Bahnkörper gebaut: Breite 6,50m L-Netz: ~0,0 km Grünfläche betroffen: 0 m² Variante E-1029: ~-0,0 km Grünfläche betroffen: 0 m²	Die Variante und die Vorschlagstrasse weisen aufgrund von Besonderen Bahnkörpern auf bestehenden versiegelten Flächen sowie straßenbündigen Bahnkörpern keinen neuen Flächenverbrauch auf. Im Bereich der W+S-Straße kann ein Besondere Bahnkörper mit Grüngelbes angenommen werden, der stellenweise Fahrbahnbereiche entsiegelt, wodurch die Variante leichte Vorteile zeigt.	1,0	0,7	
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	keine Vor-/Nachteile zur Vorschlagstrasse				
	Städtebau	Wasserrechtliche Eingriffe	keine Vor-/Nachteile zur Vorschlagstrasse				
		Erscheinungsbild Straßenraum	L-Netz: Eine mögliche Beeinträchtigung des Straßenraumes ergibt sich im fußgängerzonen-ähnlichen Bereich der Nürnberger Straße. 1029: In der Sieboldstraße ermöglicht die Trassenführung der StUB u.a. durch Grüngelbes eine Aufwertung des Straßenraumes.	Aufgrund des breiten Besonderen Bahnkörper auf der Werner-von-Siemens-Straße und der Möglichkeit, die Sieboldstraße über die Errichtung zweier Haltestellen sowie der 'Achse der Wissenschaft' aufzuwerten, kann für die Variante eine Verbesserung des Erscheinungsbildes des Straßenraumes erzielt werden. Beim L-Netz ist die Thematik der Führung durch den fußgängerzonen-ähnlichen Abschnitt zu nennen. Die Variante erschließt im Vergleich zur Vorschlagstrasse zusätzlich Teile des Universitätsklinikums sowie einige weitere Schwerpunkte im Nordosten der Erlanger Innenstadt und ist somit städtebaulich insgesamt deutlich vorteilhafter.	2,0		
	Klima- und Umweltschutz	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Erreichte Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	L-Netz: 2 (Erlangen Innenstadt, Erlangen Neustadt) 1029: 3 (Erlangen Innenstadt, Erlangen Neustadt, Klinikum Universität)			
			L-Netz: 9 (Finanzamt, Heinrich-Ladew-Halle, Rathaus, Amtsgericht, CineStar, Erlangen Arcaden, Landratsamt, Erlangen Bf, Palais Stutterheim) 1029: 13 (Erlangen Bf, Palais Stutterheim, Hauptbibliothek, Universitätsklinikum HNO-Klinik Waldstraße 1, Freizeitzentrum Frankenhof, Neues zentrales Hörsaalgebäude, CineStar, Erlangen Arcaden, Landratsamt, Amtsgericht, Rathaus, Heinrich-Ladew-Halle, Finanzamt)				
Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)				-1,0	
		Schall / Erschütterungen	L-Netz: durchgehend durch Wohnbebauung, weitgehend in vorbelastetem Bereich (Ausnahme: fußgängerzonen-ähnlicher Bereich, ca. 170 m) 1029: insgesamt länger, durchgehend durch Wohnbebauung, weitgehend in vorbelastetem Bereich (Ausnahme: teilw. Sieboldstraße, ca. 335 m), hier Neubeintragung bisher weniger belasteter Gebiete	Durch die insgesamt längere Trasse der Variante sind dort mehr Anwohner betroffen. Zudem findet eine Neubeintragung bisher weniger belasteter Gebiete statt. Daher schneidet die Variante schlechter ab als die Vorschlagstrasse.			

# RANDBEDINGUNGEN ENTLANG DER TRASSE SIEBOLDSTRASSE (VARIANTE E-1029)



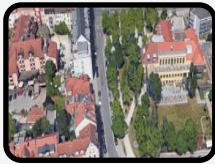
## Himbeerpalast

- Engstelle



## Kath. Hochschulgemeinde

- Parkflächen



## Langemarckplatz

- Baumbestand
- Enger Radius im Übergang zur Henkestraße (Hauskante)



## Henkestraße

- Gebäudezufahrten
- Parkhauszufahrt
- Enger Querschnitt



# NÜRNBERGER STRAÙE

## VORSCHLAGSVARIANTE (L-NETZ)





StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUERACH



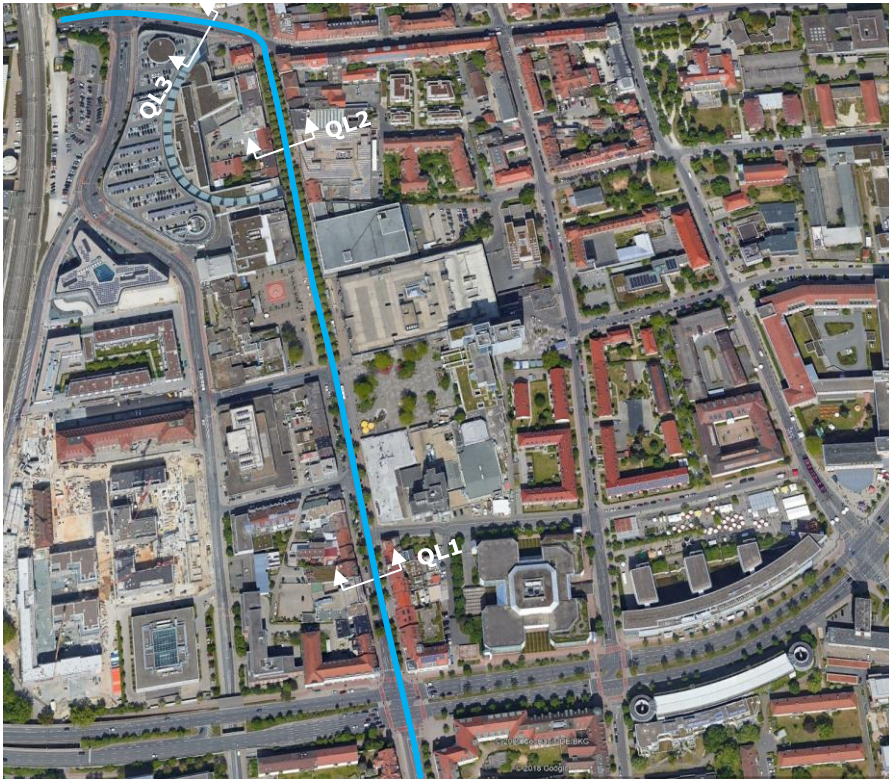
### Legende

-  Besonderer  
Bahnkörper
-  Straßenbündiger  
Bahnkörper



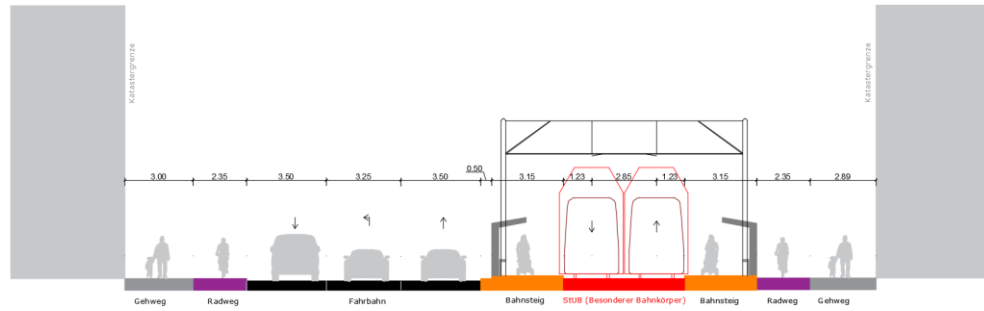
# NÜRNBERGER STRAÙE

## VORSCHLAGSVARIANTE (L-NETZ)

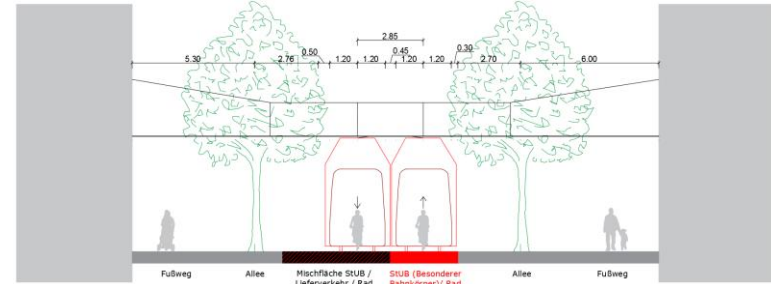


QL = Querschnitt L-Netz

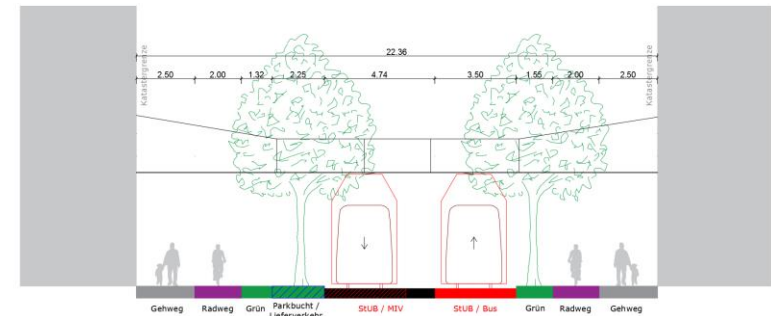
Kartengrundlage Google Earth



QUERSCHNITT QL3 HALTESTELLE ARCADEN



QUERSCHNITT QL2 NÜRNBERGER STRAÙE NORD



QUERSCHNITT QL1 NÜRNBERGER STRAÙE SÜD

# SIEBOLDSTRASSE

## VARIANTE E-1029





**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAU RACH



### Legende

-  Besonderer  
Bahnkörper
-  Straßenbündiger  
Bahnkörper

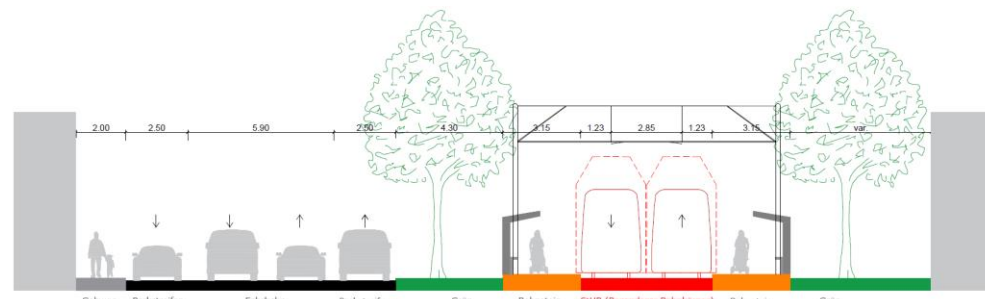
# SIEBOLDSTRAÙE

## VARIANTE E-1029

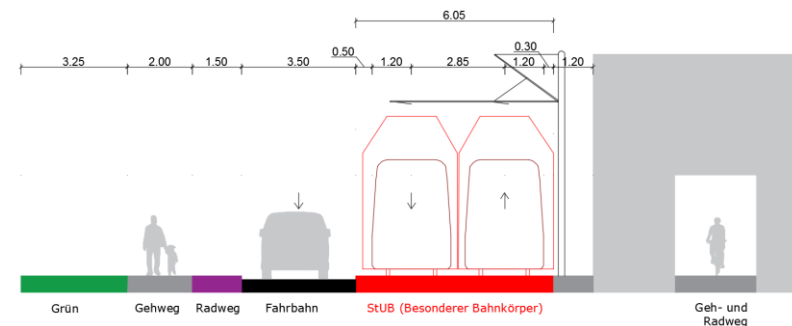


QS = Querschnitt Sieboldstraße

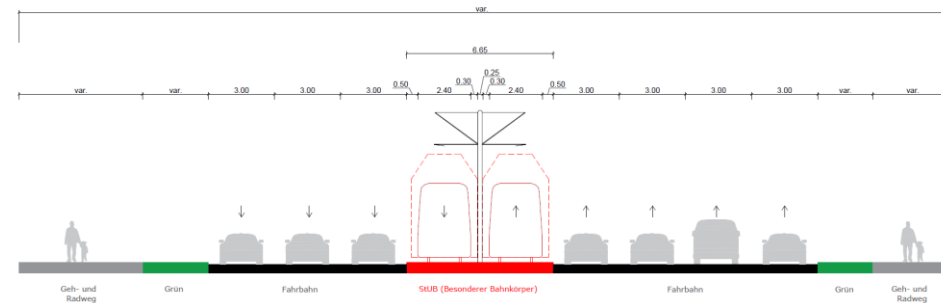
Kartengrundlage Google Earth



QUERSCHNITT QS3 HALTESTELLE LANGEMARCKPLATZ



QUERSCHNITT QS2 HIMBEERPALAST



QUERSCHNITT QS1 WERNER-VON-SIEMENS-STRAÙE

# SIEBOLDSTRASSE

## VARIANTE E-1029



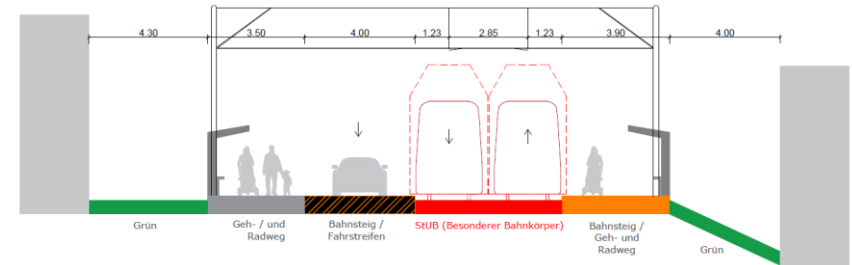
Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016

## Haltestellenlage

- Sieboldstraße Höhe Himbeerpalast

## Auswirkungen

- Barrierefreiheit gewährleistet
- Bau einer befahrbaren Kap-Haltestelle
- Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden



QUERSCHNITT HALTESTELLE HIMBEERPALAST



Ausführungsbeispiel einer befahrbaren Kap-Haltestelle auf der Fahrbahn in Potsdam  
(Quelle: Bernd Gartenschläger)

# SIEBOLDSTRASSE

## VARIANTE E-1029



Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016

## Haltstellenlage

- Langemarckplatz rechts der bestehenden Baumreihe

## Auswirkungen

- Übergangsbogen möglich
- Abstand Hauskante Langemarckplatz 1 zu Gleisachse ist mit über 5,60 m ausreichend
- Günstige Trassierung mit großen Radien in der Sieboldstraße

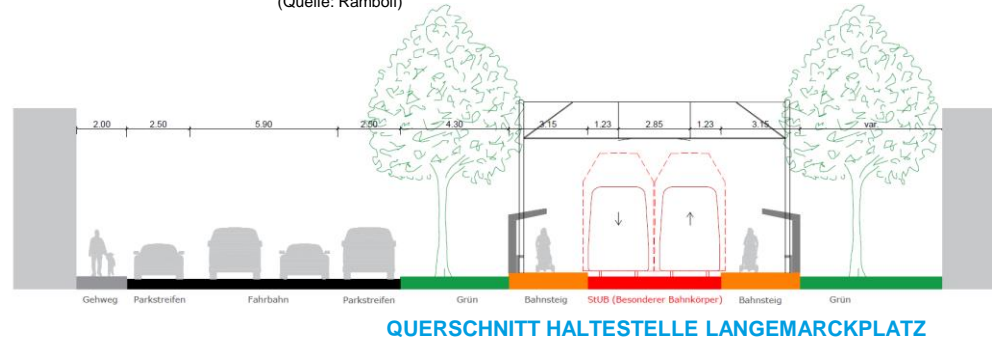


StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



Ausführungsbeispiel Haltestelle Mendelssohnplatz in Karlsruhe  
(Quelle: Ramboll)



QUERSCHNITT HALTESTELLE LANGEMARCKPLATZ

# SIEBOLDSTRAÙE

## VARIANTE E-1029

Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016 & Stadtgrundkataster Erlangen



## Haltestellenlage

- Arcaden südlich St2244

## Auswirkungen

- Günstigere Trassierung und Radienfolge
- Radhauptverkehrsroute der Nürnberger Straße wird in stumpfem Winkel gequert

# UNTERSUCHTE ALTERNATIVE HALTESTELLENLAGEN

## SIEBOLDSTRASSE (VARIANTE E-1029)



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAUACH



Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016

### Haltestellenlage

- Westl. Bahnsteig im Straßenraum als überfahrbare Kaphaltestelle
- Östlicher Bahnsteig auf Langemarckplatz

### Auswirkungen

- Kein Übergangsbogen möglich
- Abstand Hauskante Langemarckplatz 1 zu Gleisachse ist mit unter 1,30 m zu gering für das Lichtraumprofil der StUB
- S-Kurve mit engen Radien in Sieboldstraße erforderlich
- Parkstreifen Langemarckplatz entfällt
- Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden erforderlich



Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016

### Haltestellenlage

- Sieboldstraße Ecke Werner-von-Siemens-Straße

### Auswirkungen

- Mindestlänge der Gerade der Haltestelle von 84 m wird nicht erreicht

**technisch nicht machbar**

# UNTERSUCHTE ALTERNATIVE HALTESTELLENLAGEN SIEBOLDSTRASSE (VARIANTE E-1029)



Kartengrundlage Luftbilder Stadt Erlangen 2016 & Stadtgrundkataster Erlangen



## Haltestellenlage

- Arcaden nördlich St2244

## Auswirkungen

- Radverkehrssicherheit aufgrund von Querung einer Radhauptverkehrsroute (Nürnberger Straße) in spitzem Winkel gefährdet
- S-Kurve mit engen Radien erforderlich

trassierungstechnisch & städtebaulich ungünstig