

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

### **– Dokumentation 13. Lokalforum Tennenlohe –**

<b>Datum:</b>	Dienstag, 16. Februar 2021
<b>Ort:</b>	Virtuelle Veranstaltung, ZV StUB
<b>Zeit:</b>	17:30 Uhr – 19:00 Uhr
<b>Moderation und Dokumentation:</b>	René Icggen (Kommunikationsmanager ZV StUB)

#### Inhalt:

TOP 1 Begrüßung, Anmoderation und Überblick zur StUB.....	2
TOP 2 Aktueller Planungsstand .....	5
TOP 3 Kurzer Ausblick.....	13
TOP 4 Abschlussbemerkungen und Verabschiedung.....	14
TOP 5 Fragen, die während des Forums nicht beantwortet wurden .....	14

## TOP 1 Begrüßung, Anmoderation und Überblick zur StUB

Der Moderator Herr Icggen begrüßt die ca. 85 virtuell Teilnehmenden zum 13. Lokalforum zur Stadt-Umland-Bahn, das Corona-bedingt zum zweiten Mal in Form einer virtuellen Veranstaltung durchgeführt wird. Die Teilnehmer sind live zugeschaltet und haben die Möglichkeit, sich in zwei Chatrunden einzubringen.



v. l. n. r.: Geschäftsleiter Daniel Große-Verspohl, Kommunikationsmanager René Icggen, Technischer Leiter Florian Gräf

Ziel dieses Lokalforums ist es, den aktuellen Planungsstand der Stadt-Umland-Bahn darzustellen, Fragen hierzu zu beantworten und Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufzunehmen. Der erste Teil der Veranstaltung beinhaltet einen kompakten Überblick zur StUB und zu den Ergebnissen des Raumordnungsverfahrens im Bereich Feuerwehrhaus Tennenlohe. Im zweiten Teil geht es um den aktuellen Planungsstand und die Konkretisierung des Streckenverlaufs im nördlichen Tennenlohe. Hier werden neun Varianten eines möglichen Streckenverlaufs und deren Umsetzbarkeit anhand einer komplexen Bewertungsmatrix vorgestellt.

Nach den beiden Informationsblöcken hat das Publikum die Möglichkeit, per Live-Chat oder Telefonanruf (die Fragen/Anmerkungen werden dann in den Chat übertragen) Fragen, Anregungen und Wünsche mitzuteilen. Falls Fragen im zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht beantwortet werden können, werden diese im Nachgang durch den Zweckverband im Zuge der Dokumentation beantwortet. Hiervon ausgenommen sind Fragestellungen, die bereits in vorhergehenden Veranstaltungen hinreichend behandelt wurden.

Anschließend begrüßt Herr Icggen Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen, den Geschäftsleiter des Zweckverbands Herrn Große-Verspohl, den Technischen Leiter Herrn Gräf, Umweltingenieurin Frau Gengler sowie die Teilprojektleiterin für Verkehrsanlagen Frau Gräbel.

## Interview Herr Dr. Janik

*Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Icggen): Was erwarten Sie sich von der heutigen Veranstaltung/welche Rolle spielt die Veranstaltung für den weiteren Planungsverlauf?*

Antwort (Herr Dr. Janik): Wir haben den ersten Schritt, das Raumordnungsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Aus diesem haben sich viele „Hausaufgaben“ für die Detailplanung ergeben. Eine dieser Aufgaben ist die Streckenführung in Tennenlohe.

Am Festplatz war bisher keine der vorgeschlagenen Lösungen ideal. Beim letzten Lokalforum in Tennenlohe gab es vor Ort eine lebhaft Diskussions. Einige Grundstückseigentümer waren anwesend. Positiv in Erinnerung geblieben sind mir die Reaktionen der Bürgerinnen und Bürger, zu der Fragestellung „Wie können wir das an dieser Stelle gut hinkriegen?“

Im nächsten Schritt geht es darum, zu sehen, wie man alle Interessen bei der Planung zusammenführen kann. Solche Veranstaltungen wird es in der nächsten Phase immer wieder geben, wo die Pläne immer detailgenauer werden. Unser Ziel ist es, hier gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort eine bestmögliche Lösung zu entwickeln.

*Herr Große-Verspohl erläutert die Hintergründe zum Zweckverband und zur Stadt-Umland-Bahn:*

Stadt-Umland-Bahn steht für einen Projektnamen und keine technische Bezeichnung. Sie stellt eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn durch Erlangen nach Herzogenaurach dar. Als eine moderne Straßenbahn, d.h. als schnelles Schienenverkehrsmittel auf einer weitgehend eigenen Infrastruktur, soll sie künftig die drei Städte miteinander verbinden. Ziel ist es, möglichst viel Autoverkehr auf den ÖPNV zu verlagern und sich somit möglichst unabhängig vom Straßenverkehrsfluss zu machen. Dadurch entstehen weniger Staus und damit eine Verringerung von Fahrzeugemissionen.

Der Zweckverband wurde im Nachgang des Bürgerentscheids in Erlangen im April 2016 gegründet. Mitglieder sind die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Aufgaben des Zweckverbandes sind das Planen, das Bauen und das Betreiben der Stadt-Umland-Bahn. Seit 01.01.2021 hat der Nürnberger Oberbürgermeister, Marcus König, den Vorsitz. Der ZV StUB koordiniert die verschiedenen externen Planungsbüros, stimmt deren Planung mit den Städten und anderen öffentlichen Trägern ab und kommuniziert dies dann in der Öffentlichkeit im Sinne eines Dialogkonzeptes. Neben den Lokalforen gibt es noch weitere Beteiligungsformate, darunter Dialogforen, Online-Dialoge sowie eine Kinder- und Jugendbeteiligung – aufgrund der aktuellen Situation rund um das Coronavirus derzeit in virtueller Form. Ein Besuch in der Geschäftsstelle des ZV StUB ist nach vorheriger Terminabsprache ebenfalls möglich.

In der heutigen Veranstaltung geht es um das nördliche Tennenlohe. Das Raumordnungsverfahren (ROV) war das erste behördliche Verfahren, bei dem die StUB-Planung einer Prüfung durch die Regierung von Mittelfranken unterzogen wurde. In mehreren Schritten wurde eine Linienführung definiert, die als sog. „Vorzugstrasse“ bei der Regierung eingereicht wurde. In diese sind zahlreiche Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern eingeflossen. Die Vorzugstrasse wurde von der Regierung von Mittelfranken schließlich als raumverträglich beurteilt, lediglich der Abschnitt im nördlichen Tennenlohe – um den es bei dieser Veranstaltung geht – muss nochmals genauer betrachtet werden.

Vor allem im Bereich Feuerwehrhaus Tennenlohe ist die Strecke anzupassen, da sich hinter der Feuerwehr ein Bannwald befindet. Die Regierung empfiehlt eine Streckenführung auf ursprünglicher Planung oder durch die Sebastianstraße. Die ursprüngliche Streckenführung ist theoretisch zwar realisierbar, bringt aber zwei wesentliche Nachteile mit sich: Zum einen würde man den Hutgraben an einer neuen Stelle kreuzen und damit durch das Überschwemmungsgebiet fahren, zum anderen würde die Linie quer über das landwirtschaftliche Grundstück (Hutwiese) verlaufen. Aus diesem Grund haben die Planerinnen und Planer des Zweckverbandes nach weiteren möglichen Varianten in diesem kritischen Bereich gesucht. Die vorläufigen Ergebnisse sollen nun vorgestellt und gemeinsam diskutiert werden.



## Fragerunde 1

*Herr Icggen eröffnet die erste Fragerunde. Eine Teilnahme ist per Chat und Telefon möglich.*

*Frage: Wie kommen Sie eigentlich auf die verschiedenen Varianten?*

Antwort (Herr Gräf): Sowohl die Mitarbeiter\*innen der Geschäftsstelle als auch die beauftragten Planungsbüros schauen sich die Gegebenheiten vor Ort an und identifizieren dabei mögliche Lösungen. Auch die Bürger waren aufgerufen, ihre Ideen in verschiedenen Formaten einzubringen und haben dies intensiv genutzt. In einem Schritt-für-Schritt-Prozess werden systematisch die Vor- und Nachteile jeder Variante geprüft und eine Streckenoptimierung durchgeführt.

*Frage: Wie wird die StUB weiter nach Nürnberg fahren? Endet diese Am Wegfeld oder fährt Sie direkt nach Nürnberg rein?*

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: Ist es möglich, den Bereich in Tennenlohe großräumig zu umfahren?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Bei der Variantensuche gab es auch mehrere Streckenentwürfe, die im Westen um Tennenlohe herumgefahren wären, diese haben allerdings in der Bewertung deutlich schlechter abgeschnitten. Auf die Variante „vollständig entlang der B 4“ wird im späteren Verlauf noch detaillierter eingegangen.

*Frage: Wie sind die Varianten weiter nördlich im Bereich des Zugangs Walderlebniszentrum?*

Antwort (Herr Gräf): In diesem Bereich hat sich die Planung schon sehr stark konkretisiert, wir werden entlang des Sportplatzes auf der Sebastianstraße fahren (straßenbündiger Bahnkörper). Die Straßenbahn kann sich in diesem Bereich auch die Straße mit dem Autoverkehr teilen, die Verkehrsbelastung der Straße gibt das her.

*Frage: Haben Sie eigentlich auch mit den Eigentümer\*innen der Flächen gesprochen?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): In diesem Bereich haben die Gespräche bereits stattgefunden, zumal hier erhebliche Teile im Eigentum der Stadt Erlangen sind. Mit dem betroffenen Landwirt stehen wir auch in engem Kontakt.

*Frage: Gibt es einen groben Starttermin für den Betrieb der StUB?*

Antwort (Herr Gräf): Sicher können wir sagen, wie der weitere Planungsverlauf abläuft. 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. Derzeit gehen wir von einem Baubeginn im Laufe der zweiten Hälfte des Jahrzehnts aus.

## **TOP 2      Aktueller Planungsstand**

### Vortrag Herr Gräf:

Die Voruntersuchung („Leistungsphase 2“) ist aus Sicht des ZV StUB abgeschlossen. Dieses Zwischenergebnis haben die städtischen Gremien Ende des letzten Jahres bestätigt. Auf dieser Grundlage plant der Zweckverband nun weiter.

Herr Gräf erläutert, dass man mit dem Maßstab 1:10.000 in das Raumordnungsverfahren gegangen ist (<https://stadtumlandbahn.de/6-dialogforum-am-7-mai-2019-zweckverband-praesentier-te-vorzugstrasse-fuer-das-raumordnungsverfahren/>). An einigen Stellen sind noch Veränderungen vorgenommen worden, die heute in einem detaillierteren Maßstab von 1:2.500 vorliegen. Bei der weiteren Planung wird man nochmals auf 1:500 präzisieren, um dann in der sogenannten Entwurfsplanung auch

die Planungen für Brücken und Unterführungen, die Entscheidungen über den Streckenverlauf in Tennenlohe sowie verschiedene Fachgutachten (z.B. Umwelt, Verkehr, Schall) genauer fassen zu können. Als Beispiel greift Herr Gräf den Prüfauftrag B 4 heraus raus: Wie kommt man im Querschnitt durch die Brucker Lache? An dieser Fragestellung arbeiten die Planerinnen und Planer des ZV StUB gemeinsam mit den beteiligten Planungsbüros, um eine bestmögliche Lösung zu finden.

Die Regierung von Mittelfranken hat dazu aufgefordert, einen straßenbündigen Verlauf in der Sebastianstraße ab dem Wetterkreuz zu prüfen. Straßenbündig bedeutet, Gleise werden im Straßenraum verlegt – Autos und Straßenbahnen teilen sich den Straßenraum. Dies funktioniert in der Sebastianstraße im Bereich zwischen Wetterkreuz und Hutgraben nicht. Gründe hierfür sind die Neigung der Straße bei der Kreuzung Wetterkreuz, die Ein- und Ausfahrt des Autohofs (aufgrund des starken LKW-Abbiege-Verkehrs) und der Straßenquerschnitt bei beengter, teils historischer Bebauung.

Alle weiteren Varianten, die nun vorgestellt werden, liegen im Bereich Hutwiese. Diese werden anhand einer Bewertungsmatrix beurteilt. Die wichtigsten Kriterien sind – wie bei allen Variantenbetrachtungen im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens – der Natur- und Umweltschutz, die Allgemeinperspektive, die Kommunenperspektive, die Fahrgastperspektive und die Betreiberperspektive. Anhand dieser Kriterien erfolgt eine Empfehlung mit Machbarkeitseinschätzung aller Varianten. Zur besseren Veranschaulichung dient eine Ampelskala.

Im diesem Lokalforum werden insgesamt 9 Varianten vorgestellt (siehe Karte):



Quelle: Geobasisdaten Bayerische Vermessungsverwaltung

- Vorplanung (grau, diagonal über Hutwiese)
- Variante 1 (orange, Mitte Kirchweihplatz)
- Variante 2 (gelb, am Hutgraben auf Sebastianstraße)
- Variante 3 (hellgrün, diagonal über Hutgraben)
- Variante 4 (dunkelgrün, Kirchweihplatz Nord)
- Variante 5a (rosa, Weiterentwicklung der Variante 5; Kirchweihplatz Süd)
- Variante 6 (rot, Feuerwehrhaus)
- Variante 7a (dunkelblau, Bündelung B 4)

- Variante 7b (pink, Bündelung B 4 mit kurzem Schwenk)
- Variante 8 (hellblau, Bündelung näher an B 4)
- Variante 9 (optimierte Variante 1 – nicht in Grafik enthalten)

**Vorplanung** (grau) - *diagonal über Hutwiese*: Ca. 60 Sekunden

Fahrzeitverlängerung gegenüber den Varianten 7a (dunkelblau) und 8 (hellblau); starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen, zudem diagonal durch Hochwassergefahrenfläche → Ampelbewertung: gelb

**Variante 1** (orange) - *Mitte Kirchweihplatz*: Trotz langsamerer Strecke ca. 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber den Varianten Variante 7a (dunkelblau) und 8 (hellblau). Zudem werden Kirchweihgelände und Bogenschießplatz jeweils mittig beansprucht. Im Gegensatz zur Variante 4 (dunkelgrün) ohne Eingriff in Privatgrund (Verlauf weiter südlich). → Ampelbewertung: grün

**Variante 2** (gelb) - *am Hutgraben auf Sebastianstraße*: Zahlreiche Nachteile, darunter eine nochmals längere Fahrzeit und ein Streckenverlauf längs der Hochwassergefahrenfläche. Kirchweihgelände und Bogenschießplatz werden nicht in Anspruch genommen. → Ampelbewertung: rot

**Variante 3** (hellgrün) - *diagonal über Hutgraben*: Vergleichbar mit Vorplanung (grau), ca. 60 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Varianten 7a (dunkelblau) und 8 (hellblau). Die Nachteile sind eine starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen, sowie das diagonale Durchqueren der Hochwassergefahrenfläche. → Ampelbewertung: gelb

**Variante 4** (grün) - *Kirchweihplatz Nord*: Wie Variante 1 (orange), nur weiter nördlich gelegen und damit Eingriff in Privatgrund; ein solcher Eingriff wäre schwer zu rechtfertigen, vor allem, da es mögliche Alternativen gibt: Varianten 1 (orange) und 5a (rosa) → Ampelbewertung: rot

**Variante 5a** (rosa) - *Kirchweihplatz Süd*: Südliches Passieren des Kirchweihplatzes → Ampelbewertung: grün

**Variante 6** (rot): *Feuerwehrhaus*: Keine Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes, aber Bogenschießplatz randseitig betroffen und Eingriff in privates Gartengrundstück und Feuerwehrhaus → Ampelbewertung: rot

**Variante 7a** (dunkelblau) - *Bündelung B 4*: Beste Fahrzeit, aber Haltestelle schlecht einsehbar und aufgrund Bewertungsergebnis aus Kategorie Umwelt nicht umsetzbar. Innerhalb des Linienverlaufs sind acht schützenswerte Baumstandorte verzeichnet. → Ampelbewertung: rot

**Variante 7b** (pink) - *Bündelung B 4 mit kurzem Schwenk*: Schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle und Verknüpfung zu weiteren Buslinien nur durch lange Zuwegung (durch Wald) möglich. Aufgrund Bewertungsergebnis aus der Kategorie Umwelt nicht umsetzbar. Innerhalb des Linienverlaufs sind acht schützenswerte Baumstandorte

verzeichnet und es müsste eine größere „Schneise“ aufgrund der Bögen zur Querung der Sebastianstraße entstehen. → Ampelbewertung: rot

**Variante 8** (hellblau): *Bündelung näher an B 4*: Gleiche Nachteile wie bei den Varianten 7a (dunkelblau) und 7b (pink) → Ampelbewertung: rot

Bevor es in die nächste Dialog-Runde geht, weist Herr Gräf darauf hin, dass zu diesen Varianten bereits am 21. Januar 2021 Vorgespräche mit den Nutzern der Hutwiese stattgefunden haben. Die Varianten 1 (orange) und 5a (rosa) sind aus Sicht des Zweckverbands realisierbar. Der vorläufige Konsens aus diesem Gespräch war die Variante 1 (orange) als vielversprechende Diskussionsgrundlage. Im Folgenden wird eine optimierte Version der ersten Variante vorgestellt:

**Variante 9** (wegen der minimalen Abweichungen nicht in Grafik enthalten):

*Optimierte Variante 1*: Die Variante 1 (orange) wurde dahingehend optimiert, dass diese idealerweise mit einem ca. 20m breiten Streifen auf dem Kärwaplatz-Grundstück auskommt. Zusätzlich soll die Einmündung in die Sebastianstraße ohne Eingriffe in Privatgrund erfolgen und die Streckenführung im Osten mehr in Richtung Wald verlagert werden, um damit landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Die Kärwa-Aufstellung müsste in Zukunft etwas angepasst werden, ca. zwei Drittel des Platzes bleiben bestehen und der Platz würde dann in Richtung angrenzender Flächen ausgeweitet werden.

## Fragerunde 2

*Herr Icgén eröffnet die zweite Fragerunde.*

*Frage: Wieso kommt es zu einer Fahrzeitverlängerung wenn kurz vor oder nach der Kurve eine Haltestelle ist?*

Antwort (Herr Gräf): Dazu ein kurzer Blick auf das, was mit Fahrzeiten oder Fahrtgeschwindigkeit möglich ist. Wenn wir diesen kleinen Radius (Varianten 1 und 4) zugrunde legen, haben wir einen Bogenradius von circa 25 m. Bei so einem Bogen kann eine Straßenbahn nur 15 km/h schnell fahren, das heißt, eine Straßenbahn die nach der Haltestelle beschleunigt, könnte an dieser Stelle schon schneller fahren, wenn die Kurve nicht so eng wäre. Gerade wenn man sich den weiteren Verlauf der Strecke ansieht, ist es natürlich so, dass die Straßenbahn bei mehr Kurven langsamer unterwegs ist, als zum Beispiel bei den Varianten 7a/b oder 8. Bei diesen könnte eine Straßenbahn durchaus zwischen den Haltestellen auf bis zu 70 km/h beschleunigen.

*Frage: Steht die Streckenführung südlich zwischen dem heute diskutierten Bereich und dem Autobahnkreuz schon fest?*

Antwort (Herr Gräf): Nein, das ist noch offen. Aktuell befinden wir uns in Gesprächen mit dem staatlichen Bauamt und der Stadt Erlangen. Wie diese Kreuzung Sebastianstraße/Wetterkreuz zukünftig aussehen kann, ist aktuell noch in Planung.



Es gibt erste Zwischenergebnisse vom staatlichen Bauamt, auf deren Basis es noch weiteren Abstimmungsbedarf gibt.

*Frage: Warum ist die schmale Restbreite eines Gehweges beim Bau einer Straßenbahn ein „No Go“? Wie auch schon bei der Pfarrstraße. Aber bei einem Neubau Regnitzbrücke/Herzogenauracher Damm nicht?*

Antwort (Herr Gräf): Wir hatten hier am Beispiel der Pfarrstraße sehr intensive Abstimmungen mit unserer technischen Aufsichtsbehörde, die klargestellt hat, dass zu schmale oder nicht vorhandene Gehwege beim Neubau einer Straßenbahn in einem Straßenraum, in dem die Gehwege erforderlich sind und Grundstücke erschließen, nicht genehmigungsfähig sind. Gerade auch im Hinblick auf die vorhandenen Alternativen. Die Regnitzbrücke wird aktuell ohne Fuß- und Radweg geplant, so dass sich die Frage an dieser Stelle nicht stellt.

*Frage: Wird im heutigen Forum noch auf die Unterführung Weinstraße eingegangen? Wird die Trasse auf der gesamten Strecke zweigleisig sein und wie breit wird diese dann sein?*

Antwort (Herr Gräf): Ja, wir sind immer zweigleisig unterwegs, außer ganz am Ende der Streckenführung in Herzogenaurach. Eine Straßenbahn hat 2,30 m Breite in Nürnberg und 2,40 m Breite in unserer Planung. Dies ist etwas schmaler als die Breite eines Linienbusses. Das bedeutet im Umkehrschluss, wir sind in ähnlichen Straßenraumbreiten unterwegs wie der Linienbusverkehr. Es gibt noch Zuschläge, wenn man einen Bogen fährt, wie zum Beispiel in der Sebastianstraße. Da kann man dann eher mit 6,50 m rechnen, plus die konformen Gehwege links und rechts. Zur Weinstraße gibt es im heutigen Forum keine Grafiken. Aktuell finden auch hier Gespräche mit dem staatlichen Bauamt und dem Staatsforst statt, wie an dieser Stelle die Strecke noch weiter optimiert werden kann.

*Herr Icggen bedankt sich für die vielen positiven Kommentare zu der Variante 9 und zu der Veranstaltung als solche.*

*Frage: Wie viele Haltestellen sind in Tennenlohe geplant?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): In Tennenlohe sind zwei Haltestellen geplant. Eine im südlichen Bereich zur Erschließung des Gewerbegebietes. Es gibt zwei Varianten: Reutleser Weg neben dem Hotel oder an der Kreuzung Sebastianstraße/Wetterkreuz, abhängig von der Linienführung in diesem Bereich. Die nördliche Haltestelle würde mehr das Wohngebiet erschließen, diese soll in etwa auf Höhe des Heuweges entstehen.

*Frage: Reicht der Platz für die Kirchweih bei Variante 9 tatsächlich aus?*

Antwort (Herr Gräf): Bei unserem letzten Termin vor Ort waren sowohl die Kärwaburschen als auch die Stadt, die ja maßgeblich für die Kärwa zuständig sind, dabei. Klare Antwort: Ja, es ist möglich.

*Frage: Können wir schon abschätzen, inwieweit die Radwege tangiert werden?*

Antwort (Herr Gräf): Nein, noch nicht abschließend. Das Thema Radschnellweg, der ja auch an dieser Stelle entstehen soll, ist uns als StUB-Planer vollkommen bewusst, ist aber Sache von Stadt und Freistaat. Allerdings sind unsere Planungen schon weiter fortgeschritten, als die Planungen des Radschnellweges. Wir haben das Thema im Hinterkopf, aber konkrete Aussagen können wir heute noch nicht treffen.

*Frage: Variante 4: Wurde hier eine Veräußerungsabsicht abgefragt?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Wir haben bisher keine konkrete Prüfung durchgeführt, allerdings gehen wir davon aus, dass diese Veräußerungsabsicht auch aus den Gegebenheiten heraus eher nicht in Frage kommt. Es handelt sich um ein auch für Wohnen genutztes Grundstück und es müsste in den Garten eingegriffen werden. Diese Variante würde in der Planfeststellung nicht durchgehen, weil direkt daneben öffentlicher Grund zur Verfügung steht.

*Frage: Werden Parkplätze des Sportvereins tangiert?*

Antwort (Herr Gräf): In der Planung, die wir hier gezeigt haben, sehen wir das nicht. Die Haltestelle, die an der Südseite des Heuwegs geplant ist, lässt den heutigen Schotterparkplatz gegenüber soweit unberührt. An dieser Stelle wird die Straßenbahn in der Straße verlaufen und somit, wie jedes Auto auch, am Straßenverkehr teilnehmen. Daher sehen wir keine Auswirkungen an dieser Stelle.

*Frage: Macht das zurückgehende Verkehrsaufkommen eine StUB nicht überflüssig?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Die momentanen Einschränkungen durch die Corona-Pandemie sind natürlich aktuell auch mit einem Rückgang der ÖPNV-Nutzung verbunden. Wir planen hier ein Verkehrsmittel für das nächste Jahrzehnt und wir werden erst dann sehen, wie sich die Verkehrszahlen entwickeln, wenn wieder eine Form der Normalität einkehrt. 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.

Ergänzung (Herr Dr. Janik): Wir müssen auch sehen, dass wir in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich einen Anstieg der Einpendelnden in unsere Stadt auf mittlerweile über 60.000 Personen haben. Wenn wir tatsächlich die Herausforderungen des Klimawandels in den Griff bekommen wollen, dann gibt es hierzu verschiedene Schätzungen, wie sehr der individuelle Autoverkehr dafür zurückgehen muss. Diese Werte liegen alle deutlich über dem Rückgang, den wir derzeit durch die Ausweitung von Homeoffice sehen und insofern ist es aus meiner

Sicht kein Widerspruch. Im Gegenteil, wir freuen uns sehr darüber, wenn die Leute weniger mit dem Auto fahren müssen, aber dennoch ist der Verkehr in den letzten 30 Jahren deutlich angestiegen und es gibt hier ein deutliches Umstiegs-Potenzial. Selbst wenn ein paar Menschen mehr in Zukunft von zu Hause arbeiten. Wir müssen versuchen, den Bestandsautoverkehr, selbst wenn dieser niedriger ausfällt, auf den ÖPNV zu verlagern, um Klimaziele zu erreichen. Wir bauen hier nicht nur eine Verkehrsinfrastruktur für das kommende Jahrzehnt, sondern für die nächsten Jahrzehnte. Die Straßenbahn ist eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel, welches es seit Jahrzehnten bereits in Deutschland und auf der ganzen Welt gibt.

*Frage: Wo sind die Folien zum Lokalforum abrufbar?*

Antwort (Herr Icggen): Im Nachgang an die Veranstaltung wird eine umfassende Dokumentation auf unsere Webseite [www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de) veröffentlicht. Diese beinhaltet neben unserer Präsentation auch alle behandelten Fragestellungen. Fragen, die während der laufenden Veranstaltung nicht beantwortet werden können, werden dort schriftlich beantwortet.

*Frage: In welchem Takt wird die StUB fahren?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): 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 Verdichterzüge eingesetzt werden.

*Frage: Wird an der Kirche oder in der Umgebung dieser ein Park and Ride Parkplatz errichtet?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Wo kein Platz ist, ist ein P+R-Parkplatz schwer zu verwirklichen. Es gibt eher Überlegungen seitens der Stadt Nürnberg, ob man in Nähe der A 3 noch einen größeren P+R-Parkplatz baut. Ein weiterer P+R-Parkplatz wird aktuell an der Raststätte Aurach an der A 3 geplant. Der dritte große P+R-Bereich ist der, der schon existiert, und zwar am Großparkplatz. Weitere kleinere P+R-Plätze sind geplant, aber keiner im Ortskern von Tennenlohe.

*Frage: Wie ist der exakte Trassenverlauf in der Sebastianstraße geplant?*

Antwort (Herr Gräf): In dem Bereich, in dem wir in der Sebastianstraße unterwegs sind, liegt die Linienführung in der Mitte der Fahrbahn. Sie hat eine ähnliche Breite wie die heutige Fahrbahn. An dieser Stelle gleich noch ein kurzes Wort zum Thema Konflikte in diesem Bereich: Wir wissen, dank der Stadt Erlangen, wie viele Autos täglich in dieser Straße unterwegs sind. Es handelt sich um weniger als 2000 Kfz am Tag, daher können sich Straßenbahn und Autos in jedem Fall die Straße teilen.

*Frage: Wie verhält sich die Anbindung der StUB an den Bus?*

Antwort (Herr Gräf): Wir planen eine Haltestelle an der Einmündung Am Heuweg, damit es einen direkten Umstieg zum Bus gibt. Wie diese im Detail dann aussieht, ist Thema der kommenden Planung.

*Frage: Ist eine Park and Ride Anlage direkt bei Reutles geplant?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Das ist eine der Ideen der Stadt Nürnberg. Die Stadt Nürnberg ist auf Ihrem Stadtgebiet für uns auch als Planungsbüro tätig. Das bedeutet, sie selbst plant die StUB auf ihrem Gebiet bis in die Leistungsphase 4, also bis in das Planfeststellungsverfahren. Daher ist der P+R-Verkehr in Kombination mit der Straßenbahn dort in einem Amt gebündelt, das seine Planungen von sich aus vorantreibt.

*Frage: Wäre es möglich hinter bzw. zwischen dem Feuerwehrhaus eine optimierte Trasse zu finden, ehe es auf die Sebastianstraße geht?*

Antwort (Herr Gräf): Nein, das ist leider nicht möglich. Genau mit dieser optimierten Linienführung hinter dem Feuerwehrhaus sind wir ja in das Raumordnungsverfahren gegangen und diese wurde seitens der Regierung von Mittelfranken wegen dem Bannwald und dem Artenschutz abgelehnt.

*Frage: Kann man dem motorisierten Individualverkehr in der Sebastianstraße nicht verstärkten Einschränkungen unterlegen?*

Antwort (Herr Große-Verspohl): Wir sind für die Planung der Bahnstrecke verantwortlich und planen um uns herum mit dem Status Quo oder uns bekannten Neuplanungen der Städte. Weitere Eingriffe in den Verkehr müssten die Städte selbst durchführen.

Antwort (Herr Dr. Janik): Zunächst ist es so, wenn die Straßenbahn wie geplant in der Straße fährt, dann wird diese auch ein Stück weit den Takt für die Autofahrer vorgeben, weil man diese nicht überholen kann. Insofern ist es gewollt, dass die Straßenbahn an dieser Stelle das dominante Verkehrsmittel ist. Ob man im Zuge des Umbaus der Straße noch weitere Optimierungen vornimmt, wird man sich als Stadt natürlich anschauen, hierzu würde aber auf alle Fälle der Ortsbeirat Tennenlohe hinzugezogen werden.

*Frage: Wie sieht die Beeinträchtigung des Waldes nördlich der Sportplätze/westlich der Sebastianstraße in Richtung Weinstraße aus?*

Antwort (Herr Gräf): Zu diesem Bereich haben wir heute noch keine Folien dabei, wir versuchen an dieser Stelle die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten. Wir werden allerdings nicht durch diesen Bereich durchkommen, ohne in irgendeiner Art und Weise in den Wald einzugreifen. Konkretere Aussagen lassen sich heute noch nicht treffen. Wir bitten um noch etwas Geduld, bis wir mit dem Forst- und Straßenbauamt gemeinsam zu einer guten Lösung gekommen sind.

Außerdem haben wir vom Stadtrat den Auftrag bekommen, uns die Querschnitte weiter nördlich in der Brucker Lache noch einmal sehr genau anzusehen. Hier soll geprüft werden, ob eine Möglichkeit besteht, die heutigen Fahrspuren zurückzubauen und Gleise für die StUB hinzulegen. Beide Themenkomplexe werden von uns im Detail durchgeplant und mit Ihnen dann in näherer Zukunft in einem ähnlichen Format wie diesem diskutiert.

*Frage: Wie sieht es mit dem Radverkehr in der Sebastianstraße aus?*

Antwort (Herr Gräf): Radfahrer können grundsätzlich die Gleise der StUB kreuzen. Es gibt hier eine Vorgabe zur Anlage von Radwegen, in der ein Kreuzungswinkel von mindestens 45 Grad beschrieben ist, wenn wir nicht noch andere technische Maßnahmen ergreifen. Worum es hier in Tennenlohe geht, ist die Frage, wie man den Radschnellweg und die StUB unter einen Hut bekommt. Wir sind der Meinung, dass in dem Bereich, wo wir auf der Straße unterwegs sind, der Bereich links und rechts neben der Fahrbahn dem Fahrradverkehr zur Verfügung steht. Wo heute schon Straße ist, kommen wir uns, zumindest aus unserer Sicht, mit den Radfahrern nicht in die Quere.

*Frage: Wie lange ist die Fahrzeit von Tennenlohe nach Nürnberg Mitte?*

Antwort (Herr Gräf): „Nürnberg Mitte“ kann viele Haltestellen bedeuten. Vom Plärrer ist die Fahrzeit bis Am Wegfeld heute ca. 15 Minuten. Dort ist ein Umstieg in den Bus erforderlich, dessen Fahrzeit durch die Straßenbahn unterboten wird.

*Hierzu ergänzende Angaben im Zuge der Dokumentation:*

Heutige Fahrzeit Linie 20: 11 bis 13 Minuten zwischen Am Wegfeld und Wetterkreuz; mit Umstieg lt. VGN-Auskunft heutige Reisezeit ca. 35 Minuten. Mit der etwas schnelleren Fahrzeit der Straßenbahn von voraussichtlich 9 bis 10 Minuten bis zum Wetterkreuz und dem Entfall des Umstiegs wird die Fahrzeit zum Plärrer voraussichtlich rund 25 Minuten betragen. Zusätzlich wird das Fahrtenangebot deutlich ausgeweitet, da alle Fahrten die Tennenloher Haltestellen bedienen.]

### **TOP 3      Kurzer Ausblick**

#### *Vortrag Herr Große-Verspohl:*

Mit den Ergebnissen dieser Veranstaltung werden die Varianten dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Der genaue Termin steht noch nicht fest. Darüber hinaus finden weitere Beteiligungsformate, darunter die Planungswerkstatt für Kinder und Jugendliche am 18. Februar 2021, statt. Im nächsten großen Dialogforum soll das Thema Haltestellen behandelt werden. Der genaue Zeitpunkt hängt von der weiteren Entwicklung der Pandemie ab. Darüber hinaus werden derzeit die Möglichkeiten einer virtuellen „Offenen Geschäftsstelle“ geprüft. Nähere Informationen zu gegebener Zeit auf [www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de) .

*Zwischenzeitlich sind noch zwei weitere Fragen über den Chat eingegangen:*

*Frage: Können wir grob abschätzen, wie viele Bäume zwischen dem Sportplatz und der Weinstraße gefällt werden müssen?*

Antwort (Herr Gräf): Hierzu nochmal der klare Hinweis, dass wir diesbezüglich noch etwas Zeit benötigen, bis wir hier klare Aussagen treffen können.

*Frage: Gibt es einen Newsletter?*

Antwort (Herr Icgén): Wir haben einen E-Mail Verteiler für Interessierte. Wenn Sie Informationen rund um die StUB erhalten möchten, schicken Sie uns einfach eine E-Mail an [info@stadtumlandbahn.de](mailto:info@stadtumlandbahn.de) mit dem Betreff Forum oder Newsletter-Anmeldung, dann nehmen wir Sie gerne in unserem Verteiler auf.

#### **TOP 4      Abschlussbemerkungen und Verabschiedung**

Herr Icgén bedankt sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Dialog und die gelungene Veranstaltung.

#### **TOP 5      Fragen, die während des Forums nicht beantwortet wurden**

*Frage: Variante 9: Liegt der Platz der Bogenschützen südlich oder nördlich der Variante?*

Der Platz der Bogenschützen würde südlich der optimierten Linienführung liegen.

*Frage: Sind noch Varianten in Planung, die einen Trassenverlauf samt Unterquerung der Weinstraße westlich der Sebastianstraße einschließen?*

Die Beschreibung entspricht der vorliegenden Voruntersuchung, wo die Weinstraße westlich der Einmündung der Sebastianstraße unterquert wird. Diese geht ebenso in die weiteren Betrachtungen der Querschnitte „B 4/Brucker Lache“ ein.

*Heute sind gerade mal zwischen 60 und 70 Leute hier. Werden alle Tennenloher dazu noch abgefragt?*

Insgesamt haben rund 140 Personen an der öffentlichen Veranstaltung teilgenommen. Diese wurde im Vorfeld angekündigt und beworben. Eine „Befragung“ über das angebotene Format hinaus ist nicht vorgesehen.