StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Virtuelles Lokalforum Tennenlohe

Herzlich willkommen!

16. Februar 2021

Die StUB

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

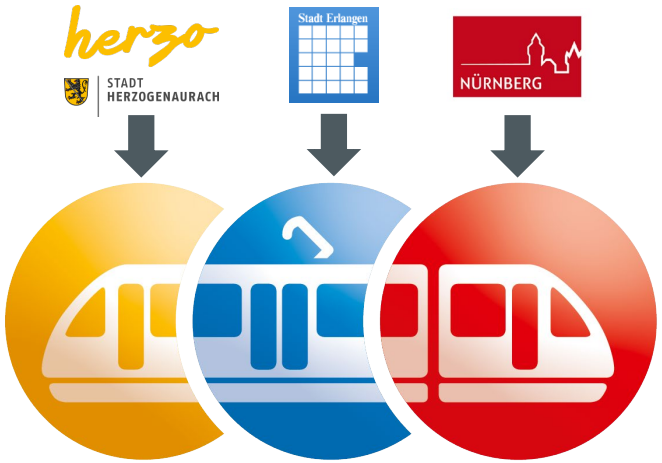
- Stadt-Umland-Bahn: Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn nach Erlangen und ins weitere Umland
  - Als schnelles Schienenverkehrsmittel
  - Auf weitgehend eigener Infrastruktur
    - Dort unabhängig vom Straßenverkehrsfluss
- Ziel:
  - Verlagerung von Autoverkehr auf ÖPNV
    - Insbesondere Pendler
  - Entsprechende Verringerung von Fahrzeugemissionen (CO_2, Feinstäube, NO_x, …)
  - Verringerung von Staus

Der ZV StUB

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Gründung: April 2016
- Mitglieder: Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach
- Aufgaben: Planen, Bauen und Betreiben der StUB
- Rechtsgrundlage: Bayer. Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit

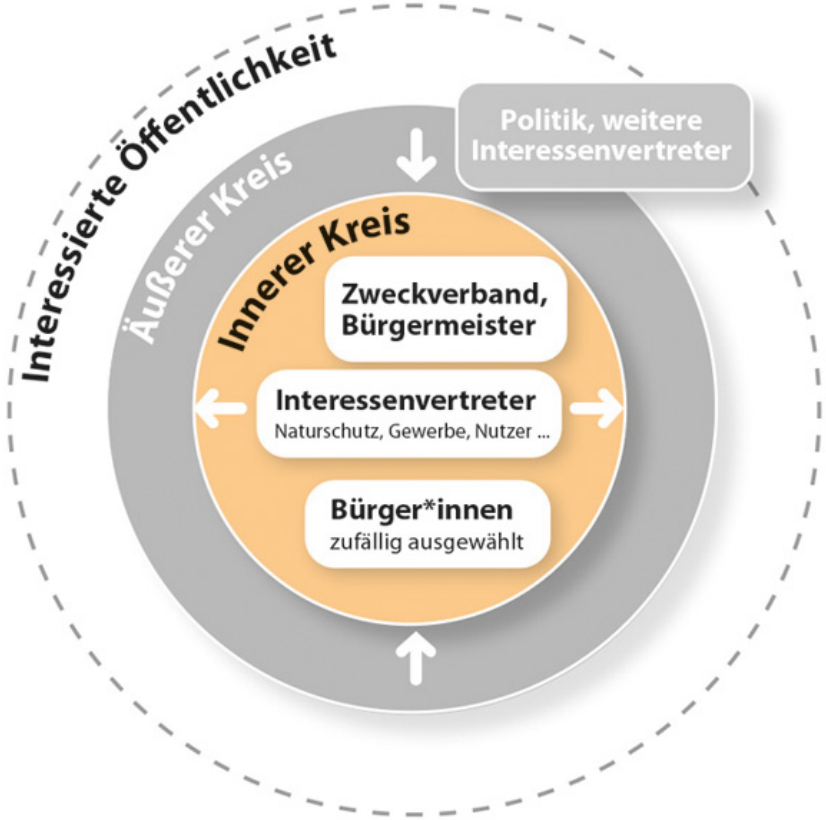
  ➔ Körperschaft des öffentlichen Rechts
- Verbandsvorsitz rotiert zwischen den Stadtoberhäuptern
- Geschäftsstelle in Erlangen
  - Koordination der Planungsbüros
  - Abstimmung der Planung mit den Städten
  - Kommunikation mit der Öffentlichkeit
    - Umfangreiches Dialogkonzept



Dialog im Fokus

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- **Aktiver Dialog** und Beteiligung (Bürger, Vereine, Organisationen, Politik etc.)
- Fester Bestandteil: **Dialogforum**
  - **Innerer Kreis** (Zufallsbürger, Interessensvertreter, Stadtoberhäupter, Leiter des ZV StUB)
  - **Äußerer Kreis** (Politik, weitere Interessensvertreter)
  - Weitere Beteiligungsformate: Lokalforen, Kinder- und Jugendbeteiligung, Onlinedialog, Offene Geschäftsstelle



Das Verfahren „Wo“

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

1. Schritt: **Ideensammlung**

Ergebnis: über 100 Varianten
Ideen aus Onlinedialog, Dialogforum, …
sowie vorhandene Alternativen

2. Schritt: **Vorauswahl**
Prüfung auf Aussichtsreichtum

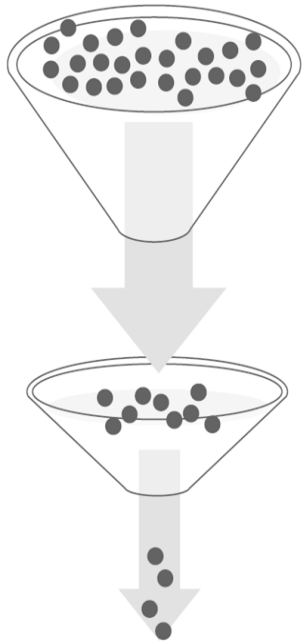
Ergebnis: über 50 Varianten
(plus Vorschlagstrasse)

3. Schritt: **Planerische Machbarkeitsprüfung**
FAR-Verfahren Stufe 1

Ergebnis: 12 Teilstrecken-Varianten
(plus Vorschlagstrasse)

4. Schritt: **FAR-Verfahren Stufe 2**
inkl. Nutzen-Kosten-Betrachtung

Ergebnis: 1 Vorzugstrasse
plus Alternativen



ROV

StUB

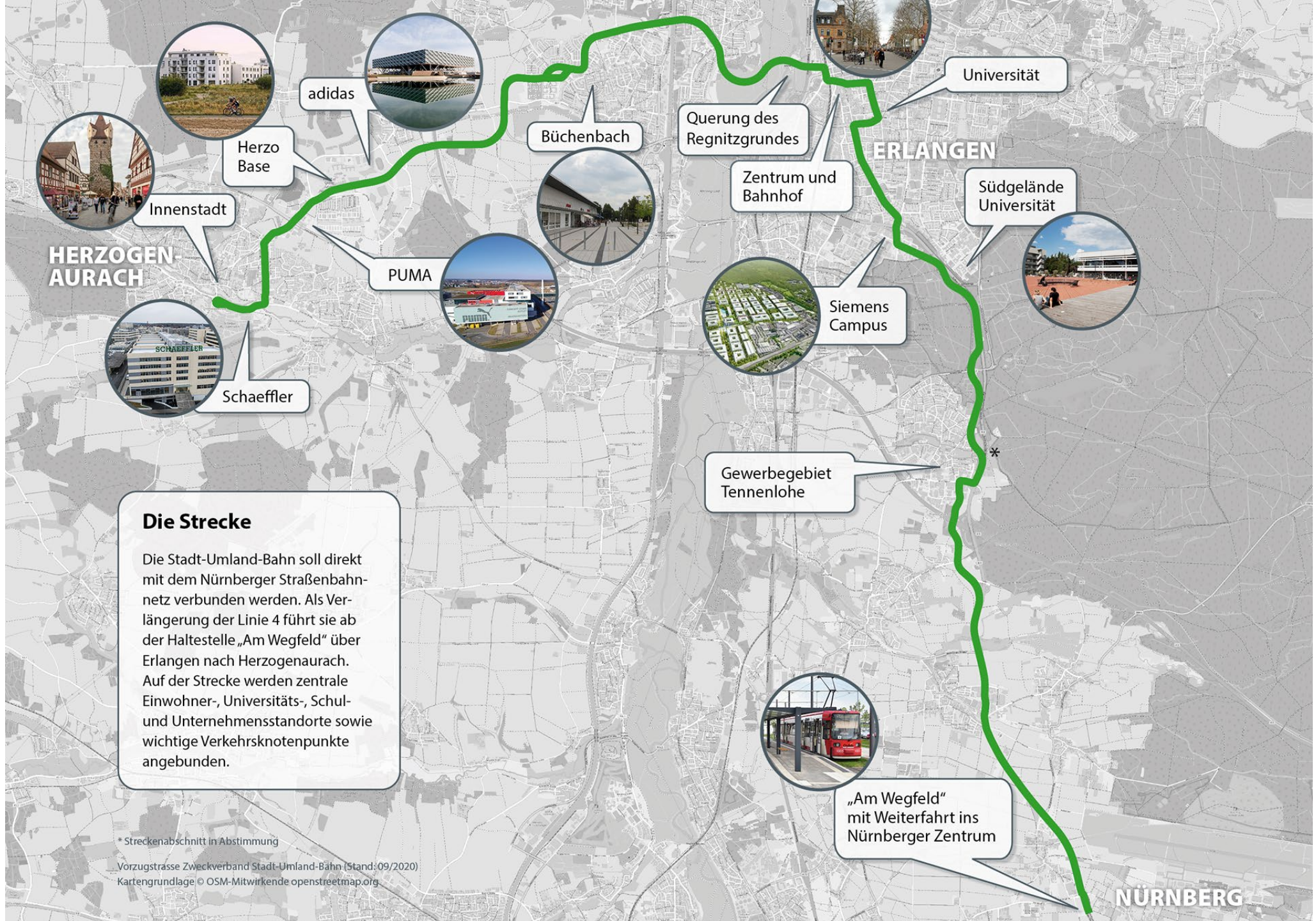
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Das Raumordnungsverfahren

Raumordnungs-verfahren

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Einleitung am **4. Juli 2019** durch Regierung von Mittelfranken
- Landesplan. Beurteilung: Veröffentlichung am **27. Januar 2020**
  - Die **Stadt-Umland-Bahn** ist **raumverträglich.**
  - Lediglich im **nördlichen Tennenlohe** ist eine **Anpassung** des Streckenverlaufs erforderlich.
  - **Maßgaben** für die weitere Planung in den Bereichen:
    - Verkehr, Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft), Energieversorgung, Freiraumschutz
  - **Hinweise** für die weitere Planung



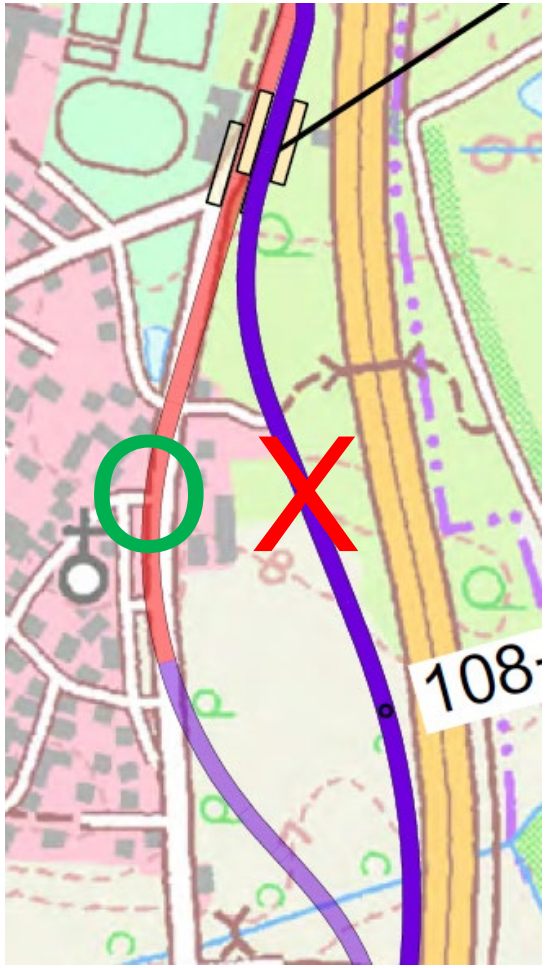
Die Strecke

Die Stadt-Umland-Bahn soll direkt mit dem Nürnberger Straßenbahnnetz verbunden werden. Als Verlängerung der Linie 4 führt sie ab der Haltestelle „Am Wegfeld“ über Erlangen nach Herzogenaurach. Auf der Strecke werden zentrale Einwohner-, Universitäts-, Schul- und Unternehmensstandorte sowie wichtige Verkehrsknotenpunkte angebunden.

Ergebnisse des ROV
Tennenlohe

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- 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. Digitalisierung, Breitband und Vermessung Auftrg.-Nr. 23940, 23945, 24057

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Fragen & Anregungen

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Der aktuelle Planungsstand

Der aktuelle Planungsstand

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Leistungsphase „Vorplanung“ 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
  - Park- & Ride-Anlage Raststätte Aurach
  - Fachgutachten, z. B. Umwelt, Verkehr, Schall

Prüfung Variante Sebastianstraße

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Straßenbündiger Verlauf in Sebastianstraße nicht möglich, weil:

- Höhenunterschiede bei Kreuzung Wetterkreuz (problematische Neigungsverhältnisse)
- Ein- und Ausfahrt Autohof schwierig (aufgrund des starken LKW-Abbiege-Verkehrs)
- Straßenquerschnitt bei beengter, teils historischer Bebauung nicht ausreichend für Straße inkl. Straßenbahn und vorschriftskonforme Gehwege

Screenshot aus infra 3D

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Varianten Tennenlohe

Bewertungsmatrix

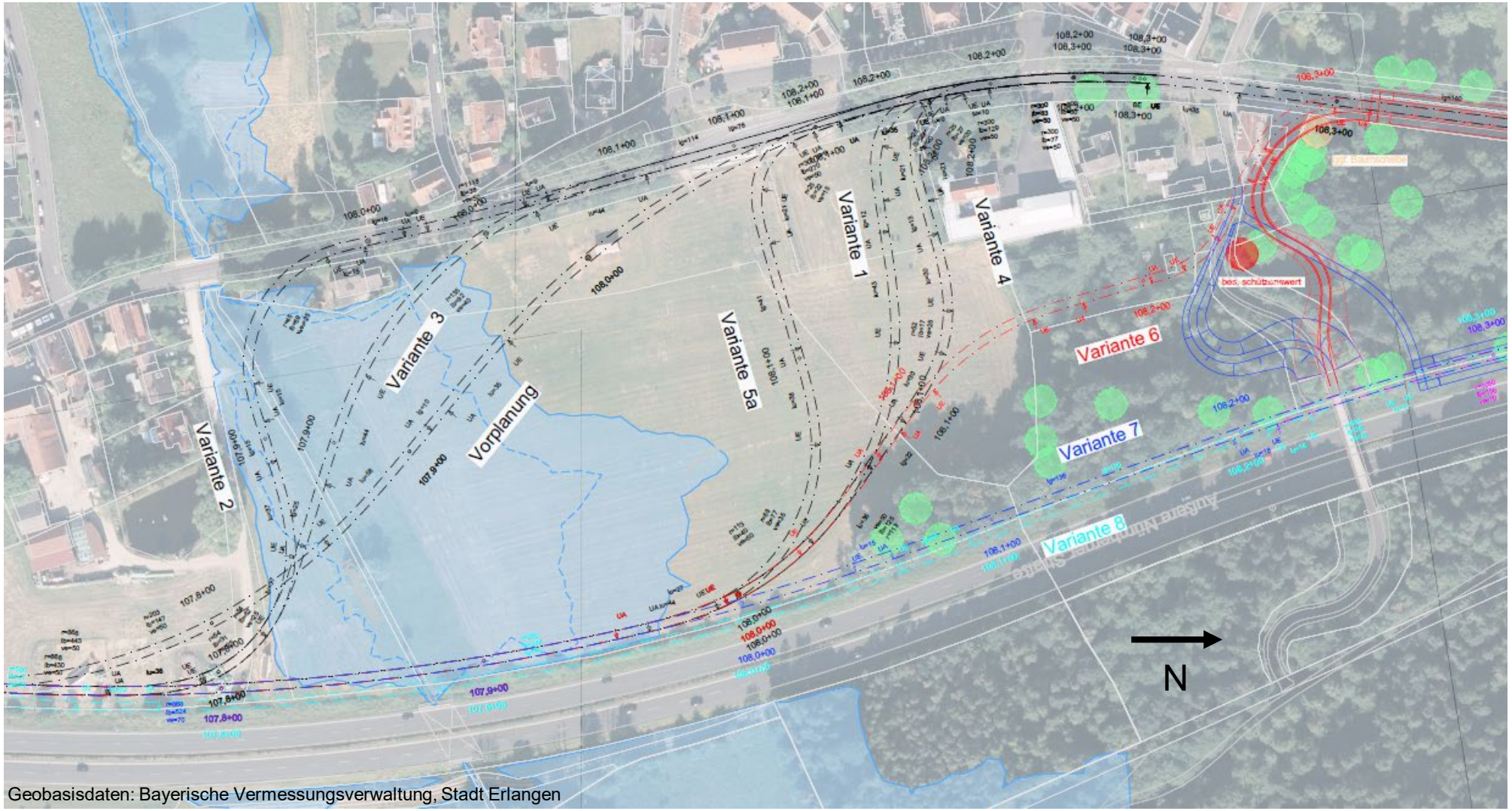
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Komplexe Bewertung der verschiedenen kleinräumigen Varianten anhand **zahlreicher Kriterien**, darunter:
  - **Natur- und Umweltperspektive**: Bewahrung von Lebensraum geschützter Arten und Eingriff in Überschwemmungsgebiet
  - **Allgemeinperspektive**: Streckensensitivität und baubedingte Auswirkungen
  - **Kommunenperspektive**: Flächennutzung und individualverkehrliche Konflikte
  - **Fahrgastperspektive**: Fahrtzeit und Lage der Haltestellen
  - **Betreiberperspektive**: Verlauf der Fahrstrecke und Störanfälligkeit

→ **Empfehlung mit Machbarkeitseinschätzung der unterschiedlichen Varianten**

Varianten

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, Stadt Erlangen

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Mulde mit Fließrichtung / Versickermulde
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler / Insel / Parkstreifen
- Straßennebenflächen
- Feld- und Waldweg
- Wirtschaftsweg
- Gehweg
- Radstreifen, straßenbündig
- Radweg, unabhängig
- Bahnkörper in Rasengleis
- Bahnkörper mit Schotteroberbau
- eingedeckter Bahnkörper
- eingedeckter Bahnkörper, befahrbar
- Haltestelle
- Standort Regenrückhaltebecken
- Brücke
- Unterführung
- Sonderbaufläche eventuelle BE-Fläche (Baumbestand schützen)

Immissionsschutz

- Lärmschutzwand
- Lärmschutzwall

Bestandsleitungen

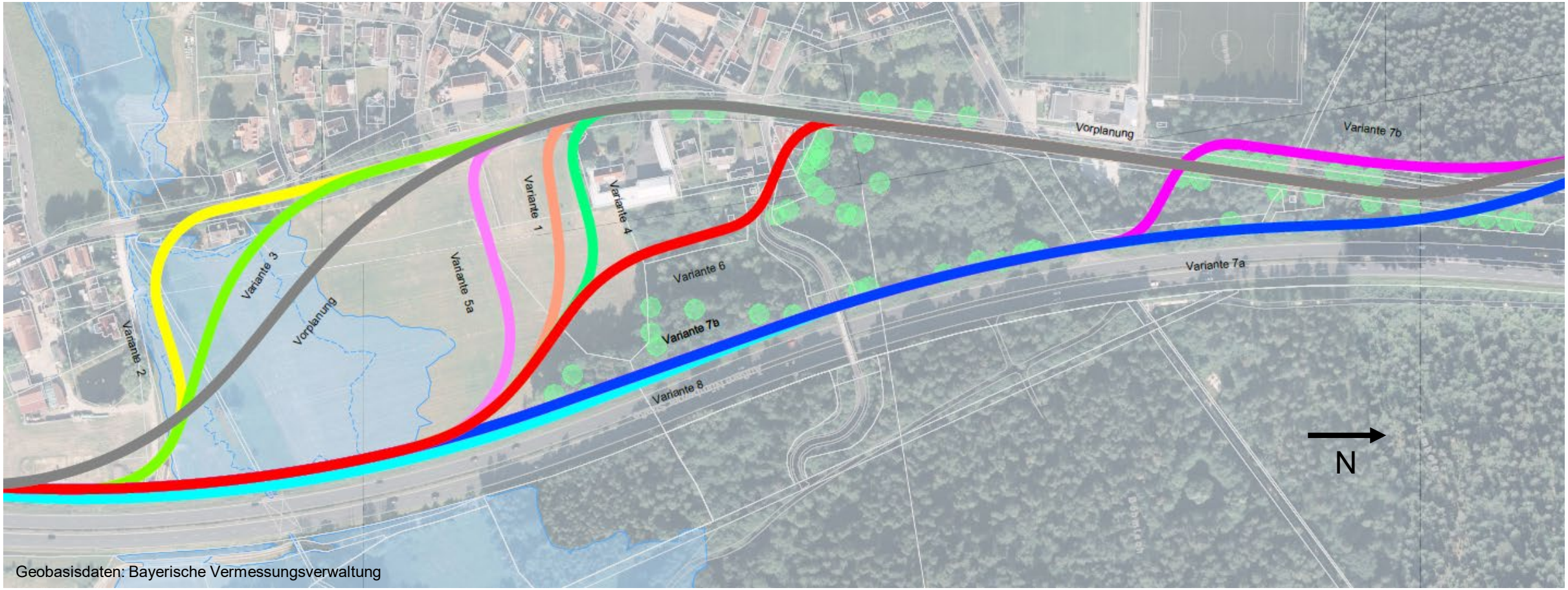
- Fernmeldeleitung
- LWL
- Gasleitung
- Wasserleitung
- Kanal - Mehrzweckleitung / Schmutzwasser
- Kanal - Mischwasser / Regenwasser
- Stromkabel
- Beleuchtungskabel
- Fernwärmeleitung

Sonstiges

- nachrichtliche Planung
- Baufeldgrenze
- Rückbau / Abbruch von vorhandenen Anlagen
- schützenswerte Bäume
- HQ 100
- HQ häufig

Varianten

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Bewertungsmatrix

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Ziel-gruppe	Kriterium	Beschreibung	Vorplanung - diagonal über Hutwiese		1 - Mitte Kirchweihplatz		2 - am Hutgraben auf Sebastianstraße		3 - diagonal über Hutgraben		4 - Kirchweihplatz Nord		5a (Weiterentwicklung von 5) - Kirchweihplatz Süd		6 - Feuerwehrhaus		7a - Bündelung B4		7b - Bündelung B4 mit kurzem Schwenk		8 - Bündelung näher an B4	
			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
Fahrgast	Fahrzeit	Dauer Durchfahrt	3/-	ca. 60 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8	4/-	**circa 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8**	4/-	**circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8**	3/--	vergleichbar mit Vorplanung; ca. 60 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8	4/-	**circa 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8**	4/-	**circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8**	4/-	**circa 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8**	1	beste Fahrzeit	2/-	circa 30 Sekunden mehr Fahrzeit	1	beste Fahrzeit
	Lage	Einsehbarkeit Haltestelle Verknüpfung Haltestelle mit weiterem ÖPNV Zugang zur Haltestelle	1	Haltestelle 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 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 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 einsehbar, Verknüpfung zu Bushaltestelle Skulpturenpark für Umstiege, gute Erschließung	2/--	**schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung**	2/--	**schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung**	2/--	**schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung**
Betrieb		Störungsanfälligkeit Streckenführung (Radien) Länge des Bahnkörpers / der Bahnkörper	3	große Bögen, ca. 50 % straßenbündig, Störungsanfälligkeit im Bereich Kreuzung der Straße und Befahren der Straße Abschnittslänge circa 1340 m	4	enger Radius bei Einfahrt in Sebastianstraße leicht 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	4/-	zwei enge Radien Länge des straßenbündigen Bahnkörpers circa wie Vorplanung Abschnitt circa 80 m länger	3	zwei enge Radien mehmeßlich unabhängiger Bahnkörper Abschnitt circa 10 m kürzer	1	optimale Streckenführung, keine engen Radien, potentielle Beeinträchtigung lediglich an BÜ 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, potentielle Beeinträchtigung lediglich an BÜ 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 Mio. EUR	3	ca. 5,8 Mio. EUR	3	ca. 5,8 Mio. EUR
	Konflikte Individualverkehr	Schnittstellen	3	Einfädelung auf Straße in Höhe Kirche und nach Feldweg zu Walderlebniszentrum, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3/-	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, längere Ampelphase, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	4	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, längere Ampelphase, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV längster straßenbündiger Bereich mit weiteren Einmündungen	3	Einfädelung auf Straße in Höhe Kirche und nach Feldweg zu Walderlebniszentrum, Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3/-	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, längere Ampelphase Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3	Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen, längere Ampelphase Schaffung von zwei LSA/Kreuzungen StUB/MIV	3	Einfädelung auf Straße in Höhe Austahrt Feuerwehr Schaffung von zwei LSA / Kreuzungen StUB / MIV Einfädelung in die Sebastianstraße in engem Bogen	1	Kreuzung in flachem Winkel der Sebastianstraße, dadurch schnelle Räumzeit des BÜ durch StUB	2	Kreuzung in steilem Winkel, dadurch hohe Räumzeit der StUB	1	Kreuzung in flachem Winkel der Sebastianstraße, dadurch schnelle Räumzeit des BÜ durch StUB
	Konflikte Landwirtschaft	Konfliktpunkte mit landwirtschaftlicher Aktivität durch Flächenverlust und eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten	2/--	**starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen**	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	1	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen	2/--	**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/+	landwirtschaftliche Flächen nur randseitig betroffen, forstwirtschaftliche Flächen gegenüber 7a optimiert aber weiterhin betroffen
	Sonstige Konflikte	bestehende Nutzungen / Gebäude; Freizeitnutzung: Beeinträchtigung Schützenverein / Kirchweihplatz	1	**keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz**	3	**mittlige Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz**	3	**keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz; Baugrundstück betroffen**	1	keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	3	**teilweise Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz, Ecks Privatgrund (Baugrundstück) betroffen**	2	**keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände; Bogenschießplatz randseitig betroffen; aber privates Gartengrundstück und Feuerwehrhaus**	4	**keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände; Bogenschießplatz randseitig betroffen**	1	keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	1	keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz	1	keine Inanspruchnahme Kirchweihgelände sowie Bogenschießplatz
Allgemeinheit	Strecken-sensitivität	Eingriff in Hutgraben, sofern nicht bei "Umwelt und Natur" abgebildet	3	**diagonal durch Hochwassergefahrenfläche**	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	2	**längs durch Hochwassergefahrenfläche**	3	**diagonal durch Hochwassergefahrenfläche**	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	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst	1	randseitig durch Hochwassergefahrenfläche, "HQ häufig" kaum beeinflusst
	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 Bereiches	3	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich ca. 1,3 km Länge	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	3	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich länger als Vorplanung	3	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich länger als Vorplanung	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	1	bauzeitliche Einschränkungen des Individualverkehrs, Maßnahmen für Anfahrt Feuerwehr erforderlich Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	1/-	bauzeitlich geringere Einschränkungen des Individualverkehrs, keine Beeinträchtigung der Feuerwehr (Voraussetzung: Gerätehaus bereits an neuem Standort) Umverlegung der Rad-/Gehwegrampe über B4 zu Reichswald Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	2	bauzeitlich kaum Einschränkungen für MIV, Feuerwehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Brücke über B4 sowie Neubau des Rampenbauwerks circa 70 m kürzer Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	2	bauzeitlich kaum Einschränkungen für MIV, Feuerwehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Brücke über B4 sowie Neubau des Rampenbauwerks circa 50 m kürzer Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren	2	bauzeitlich kaum Einschränkungen für MIV, Feuerwehr und Landwirtschaft massive Einschränkung durch Neubau der Brücke über B4 sowie Neubau des Rampenbauwerks circa 70 m kürzer Querung des Retentionsraumes bündig mit B4 einfacher zu realisieren
Natur und Umwelt	Schutzgüter der Umwelt	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	
	Natura 2000	Verlust von Höhlenbäumen im Kernhabitat	1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		1/+++		2/+++	1 schützenswerter Baumstandort	3	**Innerhalb des Trassenverlaufs sind 6 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet**	3	**Innerhalb des Trassenverlaufs sind 6 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet größere "Schneise" aufgrund der Bögen zur Querung der Sebastianstraße**	3	**Innerhalb des Trassenverlaufs sind 6 schützenswerte Baumstandorte verzeichnet**
	Wasser (WRRL)	Bewertung gemäß der europäischen Wasserrahmenrichtlinie	1		1		1/--	Aufgrund des nahezu parallelen Verlaufs zum Hutgraben, stärkere Eingriffe nicht auszuschließen	1		1		1		1		1		1		1	
Gesamtwertung		**Die Bewertung im Bereich Natur und Umwelt ist bei betroffenen Verbots-tatbeständen maßgeblich für die Gesamtwertung**				Trassenoptimierung in Richtung Var. 4 ohne Eingriff Privatgrund denkbar		Im Vergleich keine entscheidenden Vorteile erkennbar; daher nicht weiterverfolgen				nicht umsetzbar, da Eingriff in Privatgrund schwer zu rechtfertigen (Var. 1, 5a liegen alternativ vor)				nicht umsetzbar, da Ersatzneubau Feuerwehr in Folge StUB unrealistisch und in Abwägung nicht wirtschaftlich. Zudem Eingriffe in Privatgrund und Baumbestand.		**Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen**		**Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen**		**Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen**

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

Stand: 13.01.2021 12:00 - Gräf
16.10.2020 Erstausgabe
23.10.2020 redaktionelle Überarbeitung
13.01.2021 Var. 1 Gesamtwertung erduiert, Var. 4 wegen Eingriff Privatgrund (Wohnbaufläche) abgewertet, Var. 6 Gesamtwertung ausgebaut
19.01.2021 Gesamtwertung Var. 4 und 6 redaktioneil angepasst

Gutachterliche Empfehlung
Rangfolge der Varianten: 1 – bessere Variante, 2 – nachrangige Variante
+ leichter Vorteil, ++ deutlicher Vorteil, +++ sehr deutlicher Vorteil, ⇔ gleichrangig
Fett: Vorteil in Auswirkungsklasse I
Rot umrandet: Notwendigkeit einer artenschutzrechtliche Ausnahme oder einer Abweichung vom Schutzregime Natura 2000 erfordert die Wahl der günstigeren zumutbaren Alternative (§45 Abs. 7 BNatSchG bzw. §34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG)

Höchste betroffene Auswirkunkgsklasse (vgl. Kap. 1.4.2):

I
II
III

Vorplanung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

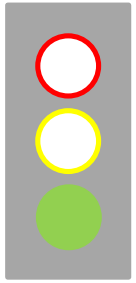
Vorplanung – Diagonal über Hutwiese

- ca. 60 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen
- diagonal durch Hochwassergefahrenfläche

Variante 1

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

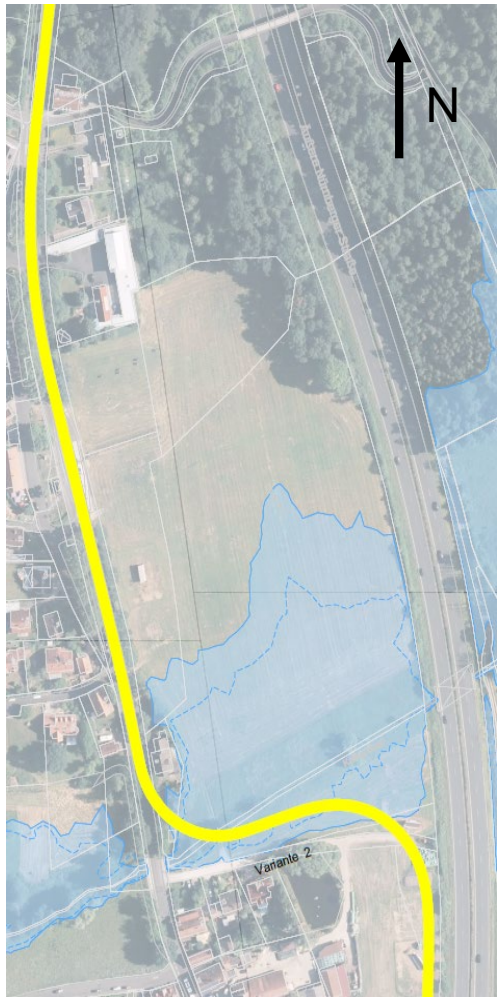


Variante 1: Mitte Kirchweihplatz

- ca. 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- mittige Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes sowie des Bogenschießplatzes

→ Trassenoptimierung in Richtung Variante 4 ohne Eingriff Privatgrund denkbar

Variante 2



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Variante 2: Am Hutgraben auf Sebastianstraße

- ca. 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- keine Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes sowie des Bogenschießplatzes; Baugrundstück betroffen
- längs durch Hochwassergefahrenfläche

→ im Vergleich keine entscheidenden Vorteile erkennbar, daher nicht weiterverfolgen

Variante 3

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Variante 3: Diagonal über Hutgraben

- vergleichbar mit Vorplanung; ca. 60 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- starke Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen
- diagonal durch Hochwassergefahrenfläche

Variante 4

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

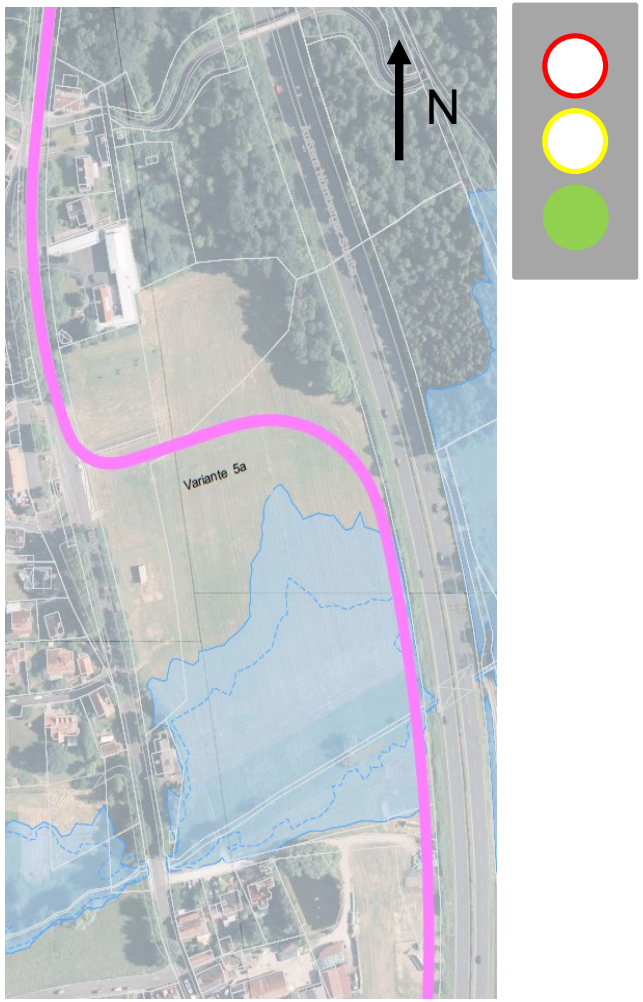
Variante 4: Kirchweihplatz Nord

- ca. 80 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- teilweise Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes sowie des Bogenschießplatzes, Ecke des Privatgrunds (Baugrundstück) betroffen

→ nicht umsetzbar, da Eingriff in Privatgrund schwer zu rechtfertigen (Var. 1, 5a liegen alternativ vor)

Variante 5a

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Variante 5a (Weiterentwicklung von Variante 5): Kirchweihplatz Süd

- ca. 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8

Variante 6

Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

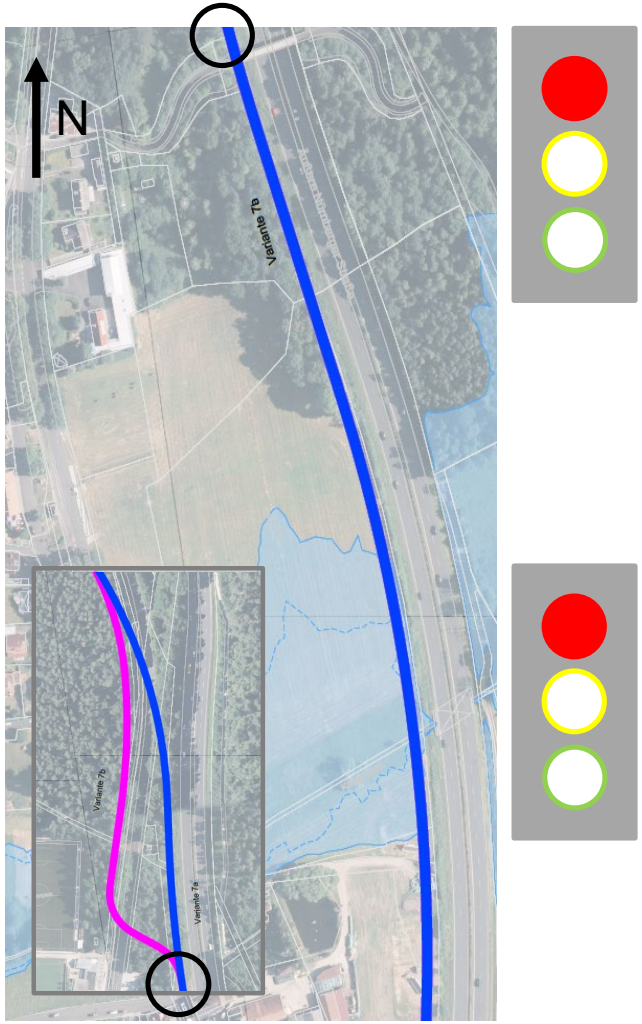
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Variante 6: Feuerwehrhaus

- ca. 90 Sekunden Fahrzeitverlängerung gegenüber Variante 7a/8
- keine Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes; Bogenschießplatz randseitig betroffen; aber privates Gartengrundstück und Feuerwehrhaus

→ nicht umsetzbar, da Ersatzneubau Feuerwehr in Folge StUB unrealistisch und in Abwägung nicht wirtschaftlich; zudem Eingriffe in Privatgrund und Baumbestand

Variante 7a + 7b



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Variante 7a: Bündelung B4

- beste Fahrzeit
- schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle; Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung (durch Wald)

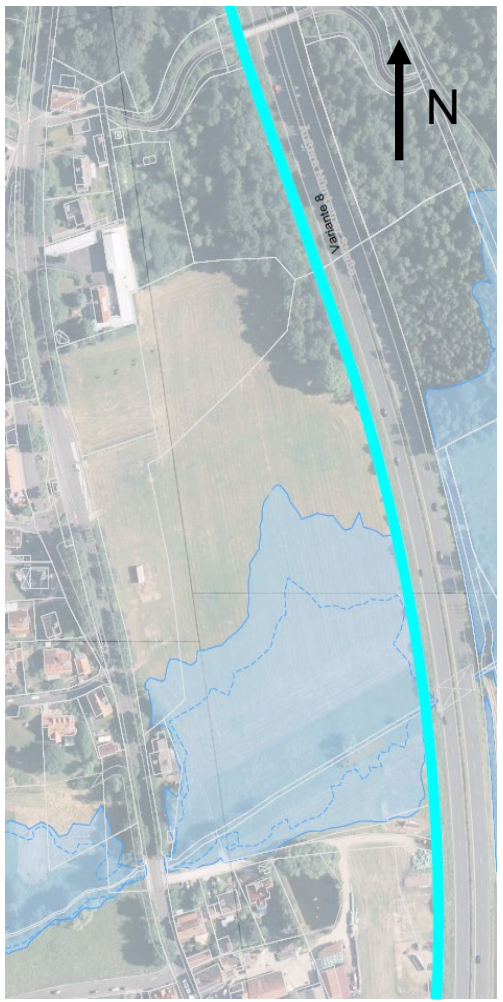
→ Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen (Innerhalb des Trassenverlaufs sind acht schützenswerte Baumstandorte verzeichnet.)

Variante 7b: Bündelung B4 mit kurzem Schwenk

- ca. 30 Sekunden mehr Fahrzeit
- schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle; Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung
- keine Inanspruchnahme des Kirchweihgeländes und des Bogenschießplatzes

→ Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen (Innerhalb des Trassenverlaufs sind acht schützenswerte Baumstandorte verzeichnet; größere "Schneise" aufgrund der Bögen zur Querung der Sebastianstraße)

Variante 8



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Variante 8: Bündelung näher an B4

- beste Fahrzeit
- schlechte Einsehbarkeit der Haltestelle; Verknüpfung zu weiteren Buslinien und Erschließung nur durch lange Zuwegung (durch Wald)

→ Aus Bewertungsergebnis Umwelt nicht umsetzbar; daher nicht weiterverfolgen (Innerhalb des Trassenverlaufs sind acht schützenswerte Baumstandorte verzeichnet.)

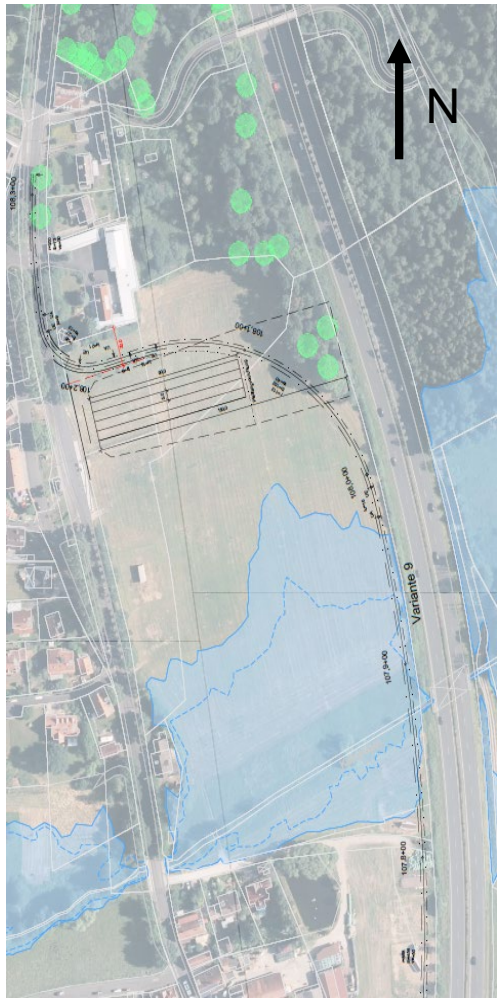
Vorgespräche

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Online-Dialog mit den Nutzern der Hutwiese am 21. Januar 2021

- Vorstellung u. Diskussion der unterschiedlichen Varianten
- Varianten 1 und 5a aus Sicht des Zweckverbands realisierbar
- Vorläufiger Konsens: **Variante 1** als vielversprechende Diskussionsgrundlage → so optimieren, dass die Belange der betroffenen Interessengruppen bestmöglich berücksichtigt werden → gemeinsamer **Vor-Ort-Termin** zur detaillierteren Abstimmung (inkl. Vermessung) am **4. Februar 2021**

Variante 9



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

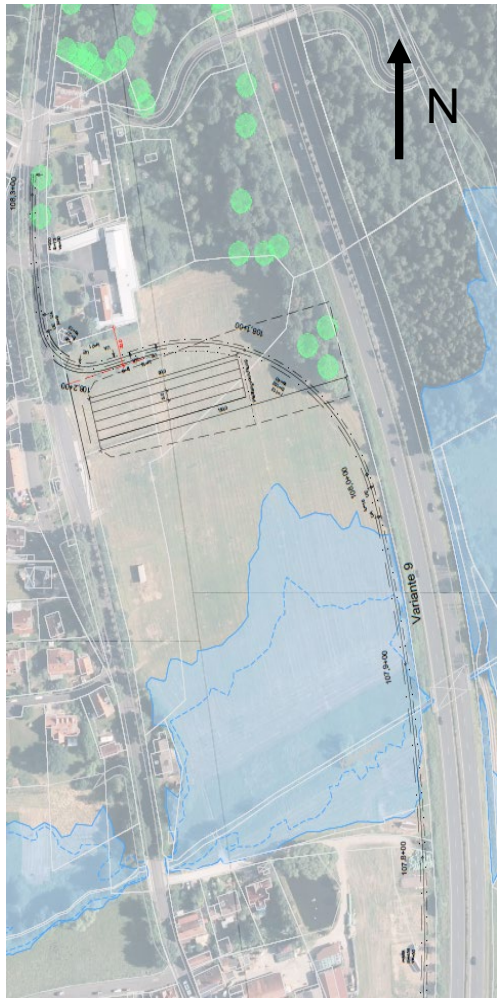
Variante 9: Optimierte Variante 1

Die Variante 1 soll dahingehend optimiert werden, dass

- die StUB idealerweise mit einem ca. 20 m breiten Streifen auf dem Kärwaplatz-Grundstück auskommt
- die Einmündung in die Sebastianstraße ohne Eingriffe in Privatgrund erfolgen kann
- die Streckenführung im Osten mehr in Richtung Wald verlagert wird und damit landwirtschaftliche Flächen schont

Variante 9 - Fortsetzung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

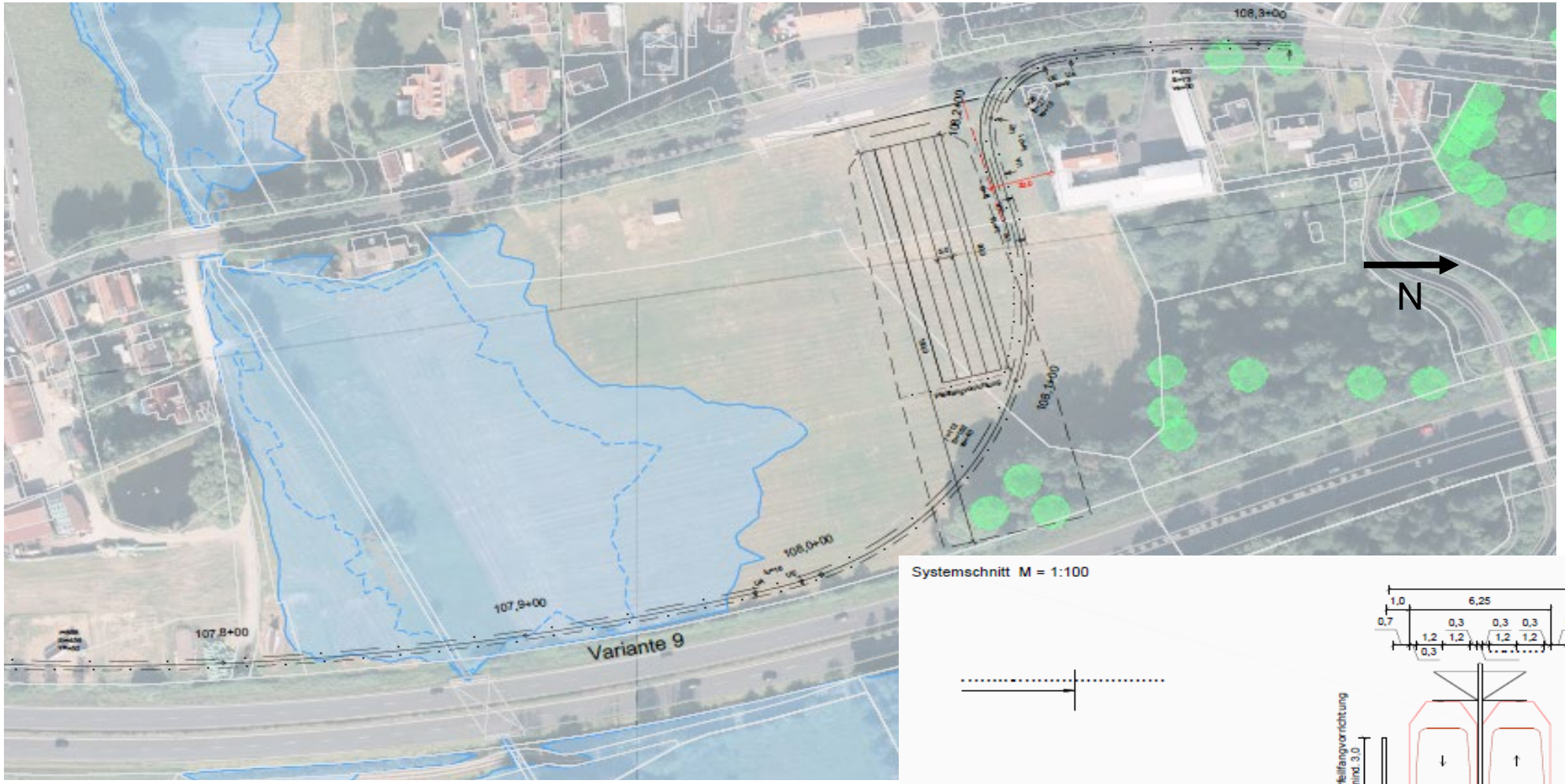
Variante 9: Optimierte Variante 1 - Fortsetzung

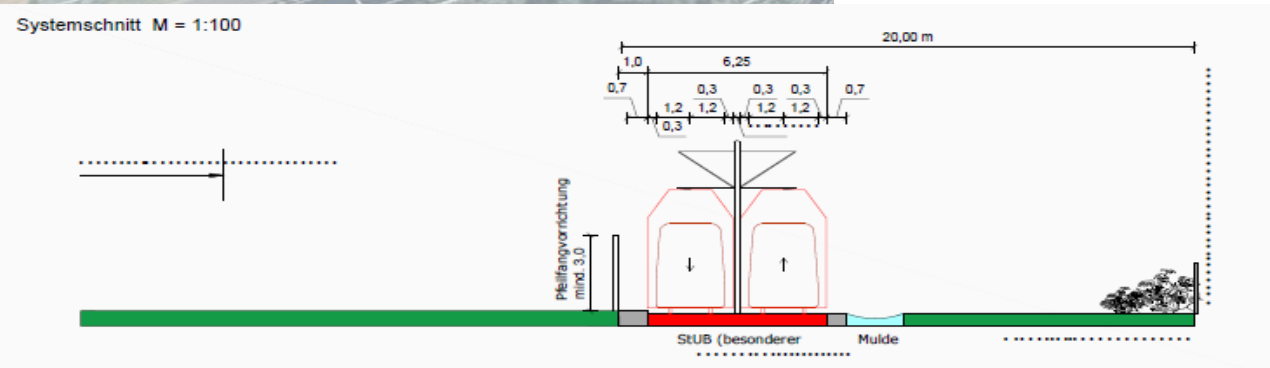
→ Anpassung der Kärwaaufstellung, damit sie weiterhin im Süden der Trasse möglich ist

→ Bogenschießen auf dem verbleibenden Areal weiterhin möglich (mit Fangzaun)

Variante 9

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH





Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

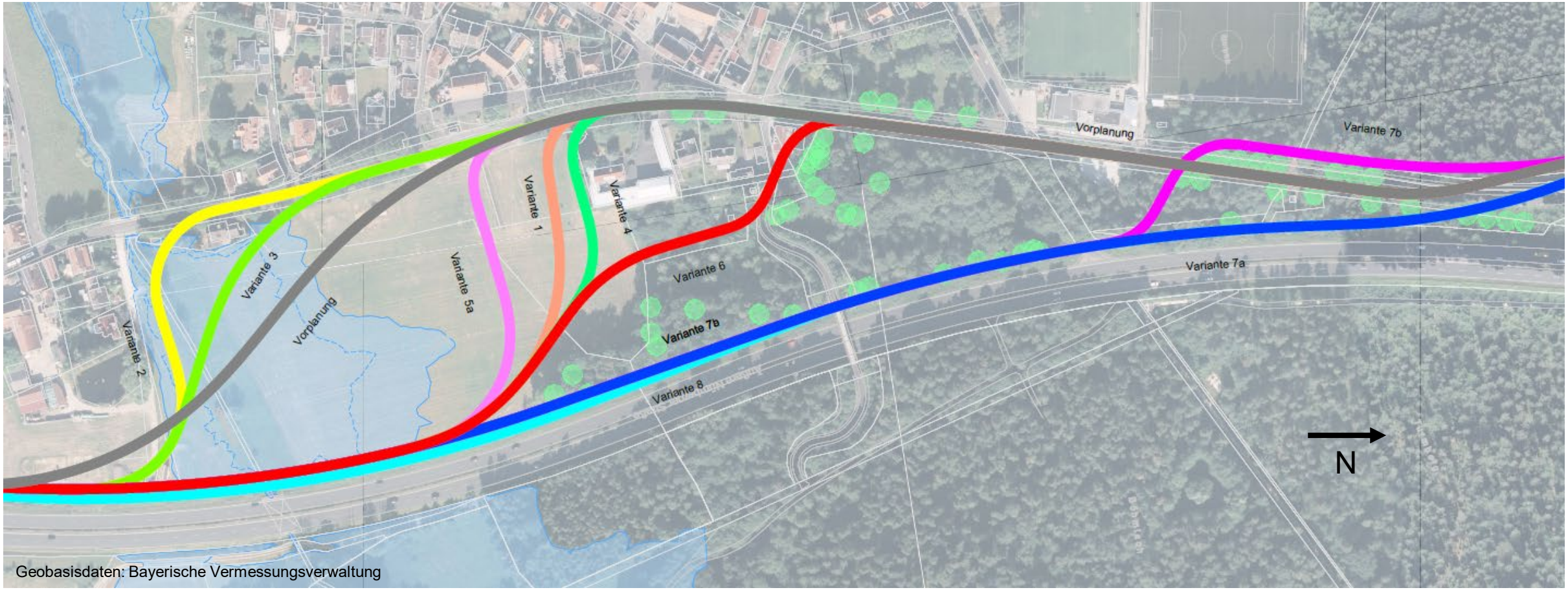
StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Fragen & Anregungen

Varianten

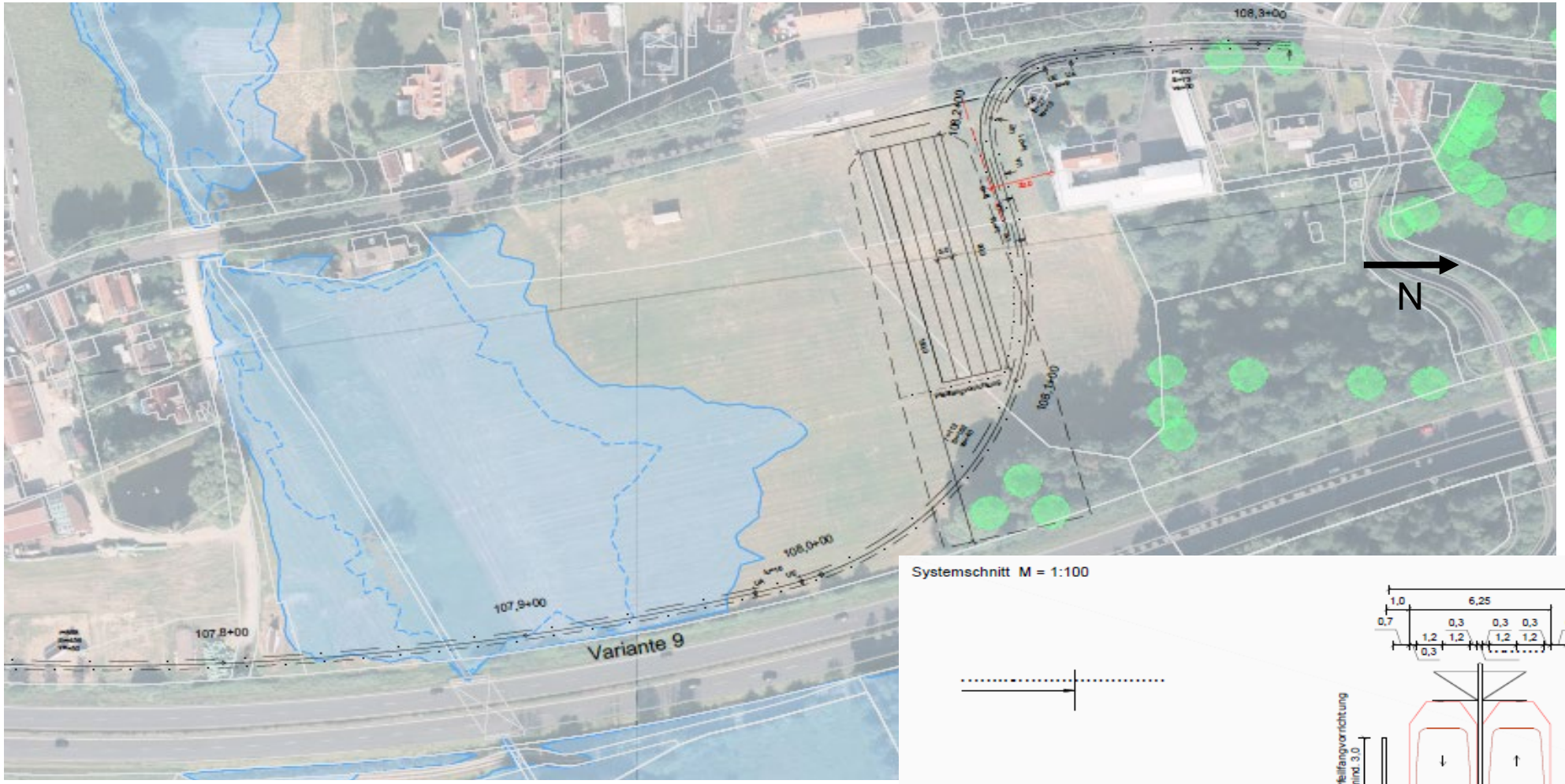
StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

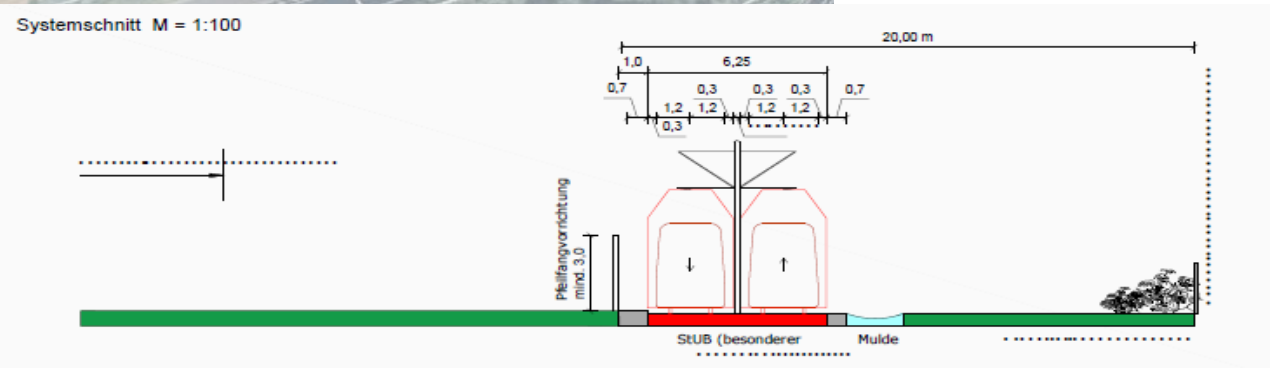


Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Variante 9

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH





Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

StUB
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Wie geht es weiter?

Vielen Dank!

StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

© ZV StUB