

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

– Dokumentation 16. Lokalforum Langemarckplatz –

Datum:	Dienstag, 08. Februar 2022
Ort:	Virtuelle Veranstaltung, ZV StUB
Zeit:	18:30 Uhr – 20:00 Uhr
Moderation und Dokumentation:	ZV StUB

Inhalt:

TOP 1 Begrüßung	2
TOP 2 Rückblick	3
TOP 3 Aktueller Planungsstand	3
TOP 4 Häufig gestellte Fragen.....	4
TOP 5 Fragerunde	5
TOP 6 Ausblick	6
TOP 7 Fragen, die während des Forums nicht beantwortet wurden	7



TOP 1 Begrüßung

Der Moderator begrüßt die ca. 80 virtuell Teilnehmenden zum 16. Lokalforum zur Stadt-Umland-Bahn, das Corona-bedingt zum fünften Mal in Form einer virtuellen Veranstaltung durchgeführt wird.

Außerdem begrüßt Herr Icggen Herrn Dr. Janik, Oberbürgermeister der Stadt Erlangen und von Seiten des Zweckverbandes die Geschäftsleiterin Frau Guttzeit, den Kaufmännischen Leiter Herrn Große-Verspohl, den Technischen Leiter Herrn Gräf, Umweltingenieurin Frau Gengler, Frau Gräßel, Teilprojektleiterin Verkehrsanlagen sowie Frau Memmel, Volontärin Kommunikation, welche Herrn Icggen bei der Moderation des Chatraums unterstützt.

Zusätzlich wird die virtuelle Veranstaltung von zwei Dolmetscherinnen begleitet, um auch gehörlosen Menschen die Teilnahme zu ermöglichen.

Ziel dieses Lokalforums ist es, die aktuelle Planung im Bereich des Langemarckplatzes in Erlangen darzustellen, Fragen hierzu zu beantworten und Anregungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufzunehmen. Der erste Teil der Veranstaltung beinhaltet einen Rückblick zur Entwicklung der Streckenführung im Erlanger Stadtgebiet, sowie eine Darstellung des aktuellen Planungsstands rund um den Langemarckplatz. Im zweiten Teil werden häufig gestellte Fragen beantwortet, die in den vergangenen Wochen an den Zweckverband herangetragen wurden.

Anschließend hat das Publikum die Möglichkeit, per Wortmeldung oder via Live-Chat Fragen, Anregungen und Wünsche mitzuteilen.

Interview Herr Dr. Janik

Frage an Herrn Dr. Janik (Herr Icggen): Wieso widmen wir dem Langemarckplatz ein eigenes Lokalforum?

Antwort (Herr Dr. Janik): Grundsätzlich ist es uns von Anfang an wichtig, das Projekt nicht nur in den Büros des Zweckverbandes und den Büros der Ingenieur*innen und Planer*innen zu planen, sondern unsere Pläne gemeinsam mit Bürger*innen und Anwohner*innen zu diskutieren und neue Ideen einzuholen. Ganz häufig kommen gerade durch die Vor-Ort-Termine entlang der Streckenführung ganz neue Perspektiven aus Sicht der Anwohner*innen zu Tage. Was ist also am Langemarckplatz das Besondere? Genau hier ist einer der Bereiche, der in der ersten Stufe – dem Raumordnungsverfahren – aufgrund eines Vorschlags aus der Anwohnerschaft angepasst wurde. Ursprünglich sollte die StUB direkt durch die Nürnberger Straße fahren. Wir haben uns nun bewusst dazu entschlossen, den Schlenker durch die Sieboldstraße zu machen, weil genau in diesem Bereich in Zukunft ein echter Publikumsmagnet/Knotenpunkt entstehen wird. Den Himbeerpalast hat der Freistaat Bayern gekauft, dort entsteht die Philosophische und die Geisteswissenschaftliche Fakultät der FAU mit rund 10.000 Studierenden. Was viele noch nicht wissen: In Nürnberg entsteht auch direkt an der StUB-Trasse das Pendant zur Erlanger geisteswissenschaftlichen Fakultät. Das bedeutet, dass hier viele Studenten und Lehrkräfte hin und her pendeln werden. Zusätzlich soll der Ost-Ast noch mitangegliedert werden.



Schon heute ist der Langemarckplatz mit der Schule und der Uni-Mensa ein stark frequentierter Ort. Aus den genannten Gründen ist es uns wichtig, genau diesen Bereich mit den Bürgerinnen und Bürgern zu diskutieren. Natürlich sind dabei einige Rahmenbedingungen bereits gesetzt, dennoch gibt es noch viel Spielraum, der eine gemeinsame Gestaltung zulässt.

TOP 2 Rückblick

Herr Große-Verspohl gibt einen kurzen Rückblick zur Planungsgeschichte der Strecke im Bereich des Langemarckplatzes:

Die Jahre 2018 und 2019 waren geprägt durch die sogenannte Vorplanung, um eine geeignete Streckenführung entlang der Straßen zu finden. Teil dieser Vorplanung war auch immer die Variantenabwägung. Ursprünglich war geplant, dass die Trasse durch die Nürnberger Straße verläuft. Durch den Onlinedialog mit den Bürger*innen und durch Feedback der Stadt Erlangen kam der Vorschlag auf, die StUB über die Sieboldstraße und den Langemarckplatz zu führen. Es folgten intensive Prüfungen mehrerer Varianten. In einem Lokalforum am 13.02.2019 wurden schließlich die zwei vielversprechendsten Varianten vor Ort vorgestellt: die bis dahin projektierte Führung durch die Nürnberger Straße und die jetzt vorgesehene Führung über Werner-von-Siemens-Straße, Sieboldstraße, Langemarckplatz und Henkestraße. Ausschlaggebend für die folgende Stadtratsempfehlung im Jahr 2019 hinsichtlich der neuen Streckenführung über die Sieboldstraße, war schon damals die Entstehung der Achse der Wissenschaft und eine wesentlich bessere Erschließung des südöstlichen Innenstadtbereichs.

TOP 3 Aktueller Planungsstand

Herr Gräf erläutert die bisherige Planung rund um den Langemarckplatz (s. Präsentation):

Die gezeigten Pläne auf den ersten beiden Folien beinhalten den Planungsstand von 2019. Die Variante E-1029 erschließt einen deutlich größeren Bereich (ca. 12.000 Einwohner*innen / Arbeitsplätze / Studienplätze mehr), gerade in Richtung Stadtosten mit dem Himbeerpalast im Vergleich zur ursprünglichen Planung in dem mit „L-Netz“ bezeichneten Plan.

Anschließend gibt Herr Gräf einen Einblick in die aktuelle Planung im Bereich des Langemarckplatzes. Dabei handelt es sich nicht um finale Pläne, sondern um aktuelle Arbeitsstände. Demnach wird die StUB-Trasse nicht im Straßenbereich, sondern östlich der ersten Baumreihe auf dem Langemarckplatz geplant. Mit einem Rasengleis in jede Fahrtrichtung soll der der grüne Bereich im Plan erhalten bleiben.

Abschließend geht Herr Gräf auf die geplante Streckenführung für den Ostast und den Anschluss am Langemarckplatz ein und zeigt ein positives Beispiel aus Frankreich, wie ein innerstädtisches Zusammenleben mit einer Straßenbahn problemlos funktionieren kann.



TOP 4 Häufig gestellte Fragen

Warum nicht doch über die Nürnberger Straße?

Diese Frage wurde im Rahmen der bisherigen Ausführungen bereits hinreichend beantwortet. Noch eine Ergänzung: Auch in der Nürnberger Straße wäre ein Eingriff in den Baumbestand erforderlich. Der einzige Vorteil einer Führung durch die Nürnberger Straße wäre die Reisegeschwindigkeit (aufgrund der kürzeren Strecke), ansonsten sprechen alle Argumente für die neue Streckenführung über den Langemarckplatz.

Warum nicht über die Werner-von-Siemens-Straße bis Henkestraße mit Haltestelle Stubenlohstraße?

Rein technisch wäre das zwar machbar, allerdings mit einer sehr eng verlaufenden Kurve von der Werner-von-Siemens-Straße in die Henkestraße (problematischer Radius). Dazu kommen weitere Nachteile, u. a. eine 400m längere Strecke ohne zusätzliche Erschließungsfunktion, eine schlechtere Reisezeit und höhere Betriebskosten bei schlechterer Betriebsleistung (s. Präsentation S. 13)

Warum nicht eine Haltestelle in die Henkestraße verschieben?

Die Henkestraße ist im gezeigten Bereich auf Folie 15 an der engsten Stelle ca. 15m breit, weshalb keine Haltestelle neben den anderen Verkehrsfunktionen angeordnet werden kann. Auf den folgenden Folien wird deutlich, dass der Radweg zwar theoretisch über die Haltestelle geplant werden kann, dies aber zu großem Konfliktpotenzial mit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen führen würde. Zusätzlich müssten zwei Grundstückseinfahrten berücksichtigt und die Haltestelle damit in Wellenform angelegt werden, um eine Ein- und Ausfahrt weiterhin sicherstellen zu können. Die Umsetzung einer barrierefreien Haltestelle wäre somit nicht mehr möglich.

Was passiert mit den Bäumen?

Generell ist die Planung so ausgelegt, dass möglichst viele Bäume erhalten bleiben. Lediglich die Bäume, die unmittelbar mit der Gleiszone kollidieren, müssen weichen. Ansonsten werden ggf. einige nahegelegene Bäume an Ihren Kronen zurückgeschnitten. Viele Bäume können vollständig erhalten bleiben. Darüber hinaus werden Maßnahmen ergriffen, um das Wurzelwerk zu schützen.

Wie viele Maste sind geplant und wo?

Es wird keinesfalls einen Mastwald an dieser Stelle geben. Nach aktueller Planung wird ca. alle 35 bis 50 Meter ein Mast aufgestellt, zusätzliche werden in den Kurven benötigt. Genauere Angaben hierzu folgen, wenn die Planungen dahingehend weiter vorangeschritten sind.

Welche Schallschutzmaßnahmen sind geplant?

Straßenbahnfahrzeuge sind grundsätzlich dafür ausgelegt, sich im städtischen Raum – ohne Schallschutzwände – zu bewegen. Ansonsten gibt es in Sachen Schallschutz



grundsätzlich zwei Herangehensweisen: Zum einen sind die neuen Fahrzeuge bereits so konstruiert, dass sie möglichst wenig Schall verursachen (Luftfederung). Dennoch müssen die Schienen natürlich auch regelmäßig gewartet werden, um die Schallentstehung auf einem möglichst geringen Niveau zu halten.

Zum anderen werden die Schienen elastisch gelagert und bei einem hochliegenden Rasengleis oder in einer Asphaltfahrbahn vollständig „eingepackt“, Schienenfuß und -steg werden umhüllt, sodass dort die Schallabstrahlung gedämpft wird. Der Schall lässt sich damit auf ein Minimum reduzieren. Ein hochliegendes Grüngleis, das in diesem Bereich geplant ist, nimmt zusätzlich noch einmal Schall weg. Sollte trotz der genannten Maßnahmen immer noch zu viel Schall entstehen, können auch noch weitere Maßnahmen, wie z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern in diesem Bereich, angedacht werden.

Was passiert mit dem Motorisierten Individualverkehr?

Die ganze Achse Sieboldstraße beinhaltet noch einen weiteren wichtigen Aspekt, nämlich die geplante Achse der Wissenschaft. Nach aktuellen Planungen soll der Individualverkehr dort stark eingeschränkt werden.

Dr. Janik: Der Fokus soll in diesem Bereich auf alle Fälle klar auf den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen liegen. An welchen Stellen und in welcher Form der Autoverkehr noch stattfinden wird, ist noch nicht endgültig entschieden. In den nächsten Jahren werden die Pläne in diesem Bereich konkretisiert.

TOP 5 Fragerunde

Herr Icggen eröffnet die Fragerunde mit den Fragen der Teilnehmenden.

Frage: „Was wird gegen eine erhöhte Lichtbelastung in der Nacht angedacht/umgesetzt?“

Antwort: Die Straßenbeleuchtung und die Beleuchtung der Straßenbahn-Haltestelle sind vergleichbar. An der Lichtintensität wird es im Bereich des Langemarckplatzes voraussichtlich keine erhebliche Veränderung ergeben.

Frage: „Im Bereich Langemarckplatz – Sieboldstraße gibt es Fledermäuse sind sie schon kartiert? Welche Schutzmaßnahmen sind geplant?“

Antwort: Entlang der ganzen Trasse wurde bereits im Jahr 2020 kartiert, dabei auch die Fledermäuse. Unsere Umweltplaner*innen schauen sich alle Bereiche genau an. Falls notwendig, werden entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen.

Frage: „Wie lang sind die Bahnsteige auf dem Langemarckplatz und wie lang sind die Züge?“

Antwort: Wir planen mit 60m Bahnsteigen, die Züge werden normal eine Länge von 40m haben. Aktuell werden auch in Nürnberg alle neuen Bahnsteige mit 60m geplant, um langfristig auch längere Züge einsetzen zu können.



Frage: „Wieweit ist das Antikriegsdenkmal der Gewerkschaftsjugend betroffen?“

Antwort: Die Pläne zeigen, dass das Denkmal betroffen ist. Der ZV StUB wird gemeinsam mit der Gewerkschaftsjugend nach einem neuen geeigneten Standort suchen und dieses dann entsprechend versetzen.

Frage: „Liegen im Untergrund Leitungen, die verlegt werden müssen?“

Antwort: Die Standorte der Leitungen (insbesondere im Süden) wurden erfasst. Sofern hier Arbeiten notwendig werden, ist dies im Kostenansatz entsprechend berücksichtigt.

Frage: „Welchen Durchmesser hat die Oberleitung (also das „Kabel“) bei einer Straßenbahn und wie viel ist es (zum Vergleich) bei einer Eisenbahn?“

Antwort: Der Durchmesser sowohl bei der Straßenbahn als auch bei der Eisenbahn beträgt ca. 1cm.

Frage: „Kann der Plan zur Haltestelle in Google Maps umgewandelt werden?“

Antwort: Der ZV StUB wird die Anregung auf Umsetzbarkeit prüfen.

Frage: „Wird es neue Prognosezahlen geben?“

Antwort: Das derzeitige Verkehrsmodell beinhaltet Prognosezahlen bis 2035, darin werden bspw. der Siemens-Umzug, die Uni-Entwicklung sowie Corona-Effekte berücksichtigt.

Frage: „Warum werden zwei Haltestellen am Langemarckplatz ums Eck benötigt?“

Antwort: Es gibt mehrere Linien, die auf den Trassen unterwegs sein werden. Beim Bau des Ostastes soll es sowohl Fahrten von Osten nach Herzogenaurach als auch in Richtung Nürnberg geben, die entsprechend am Langemarckplatz abbiegen werden. Daher muss sichergestellt werden, dass jeder Zug aus jeder Fahrtrichtung zumindest an einer Haltestelle vorbeikommt.

TOP 6 Ausblick

Folie 24 gibt einen kurzen Ausblick auf die kommenden Veranstaltungen.

Derzeit wird eine Roadshow entwickelt, welche an verschiedenen Orten entlang der Strecke Halt machen wird. Die genauen Termine werden auf der Homepage und der Facebook-Seites des Zweckverbands bekanntgegeben.

Herr Icgén bedankt sich bei allen Beteiligten für den konstruktiven Dialog und die gelungene Veranstaltung. Die Dokumentation dieser Veranstaltung wird wie gewohnt in den kommenden Wochen auf www.stadtumlandbahn.de zur Verfügung gestellt.



TOP 7 Fragen, die während des Forums nicht beantwortet wurden

Es folgen Fragen, die aus Zeitgründen nicht mehr beantwortet werden konnten. Hier- von ausgenommen sind themenferne Fragen und Fragestellungen, die bereits in vo- rangegangenen Veranstaltungen hinreichend behandelt wurden.

Frage: „Wird es ein volles Gleisdreieck geben?“

Antwort: Ja. Um das Linienkonzept des Ostastes mit Fahrten von Osten nach Herzo- genaurach und nach Nürnberg abwickeln zu können, müssen alle Kombinationen möglich sein.

Frage: „Wie verhält sich konkret die Möglichkeit der Wasseraufnahme von Rasen- gleis vs. Straße vs. Geschotterter Platz o.ä.?“

Antwort: Ein hochliegendes Rasengleis hält den Großteil des anfallenden Regenwas- sers zurück, da dieser vom Bewuchs und der Vegetationsschicht aufgenommen wird und, teilweise verzögert, auch wieder verdunstet. Es wird im Regelfall kaum noch Wasser abgeleitet, bei Starkregen ist jedoch noch Wasser an die Kanalisation abzu- leiten. Eine Straße als komplett geschlossene Fläche führt dazu, dass alles anfal- lende Wasser in die Kanalisation abgeleitet wird. Die vorhandene stark verdichtete Oberfläche des Langemarckplatzes dürfte hinsichtlich Versickerung und Wasserrück- halt zwischen den beiden Oberflächen Straße und Rasengleis liegen. Genaue Anga- ben liegen hierzu jedoch noch nicht vor.

Frage: „Kann man nicht statt Oberleitungsmasten auch „Hausrosetten“ im histori- schen oder historisierenden Stil bauen? Die lassen sich doch schon auch in das Stadtbild einführen (in Bamberg findet man immer noch Oberleitungsrosetten von ei- ner hundert Jahre nicht mehr existierenden Straßenbahn?“

Antwort: Oberleitungsrosetten oder Wandanker werden vom ZV StUB in engen Stra- ßen, z. B. in der Henkestraße, vorgesehen. Auf dem Langemarckplatz sind Wandan- ker nicht vorgesehen. Problematisch bei der Verwendung von Wandankern an Be- standsgebäuden ist der statische Nachweis des Mauerwerks. Dieser lässt sich in der Regel nur durch sogenannte „Ausziehversuche“ am Mauerwerk feststellen.

Frage: „Die Vibrationen der Bahn werden dem Jugendstil Ensemble schwer zu schaf- fen machen. Risse in den Häusern sind vorprogrammiert. Wie gehen Sie damit um?“

Antwort: Eine Weiterleitung von Erschütterungen lässt sich mit bautechnischen Maß- nahmen gut verhindern. Die Festlegung des Oberbausystems wird in Abstimmung mit dem beauftragten Schall- und Erschütterungsgutachter erfolgen. Dies kann bis hin zu einem Masse-Feder-System reichen, das den Oberbau der Bahn wie bei ei- nem „schwimmenden Estrich“ von der Umgebung entkoppelt.

Frage: „Wie ist die Planung der Haltestelle Langemarckplatz mit den Zielen der Stadt eine „Schwammstadt“ zu werden und dem ausgerufenen Klimanotstand im Einklang zu bringen?“

Antwort: Das im Bereich der Haltestelle Langemarckplatz anfallende Wasser wird zum Großteil vom Rasengleis aufgenommen bzw. durch die leicht vom Gleis weg ge- neigten Bahnsteige und über die Beläge der Wurzelbrücken zu den Bäumen geleitet.



Dies entspricht dem Ziel der Schwammstadt, Wasser nicht großräumig abzuleiten, sondern vor Ort zu halten.

Frage: „In welchem Jahr ist denn Stand heute die Inbetriebnahme der Haltestellen geplant?“

Antwort: Der nächste große Meilenstein im Projekt ist das Planfeststellungsverfahren, sprich das Baugenehmigungsverfahren. Die Einreichung der Unterlagen soll ab 2024 erfolgen. Die StUB-Strecke wird voraussichtlich in vier Bauabschnitte gegliedert. Wie lange Planfeststellungsverfahren dauern, lässt sich leider nicht vorab sagen. Derzeit planen wir mit einem Baubeginn ab Mitte der 2020er-Jahre. Die Bauarbeiten sollen an der Haltestelle "Am Wegfeld" starten. Die ersten Bahnen sollen dann Ende der 2020er-Jahre fahren.

Frage: „Können durch die längere Strecke denn überhaupt noch die Taktungen/ Fahrzeiten eingehalten werden? Macht das die StUB nicht unattraktiver, vor allem für Personen die in der Nürnberger Straße einkaufen wollen?“

Antwort: Durch die Streckenführung über den Langenmarkplatz verlängert sich zwar die Fahrzeit, aber das Erschließungspotenzial wird durch diese Trassenführung erhöht.

Da die alternative Fahrtstrecke durch die Nürnberger Straße im Abschnitt nördlich des Rathauses gem. aktueller Beschilderung auch nur mit 20 km/h möglich gewesen wäre, ist die Fahrzeit über den Langemarckplatz nur ca. 1,5 Minuten länger als durch die Nürnberger Straße. Auf die Taktung hat dies keinen Einfluss.

Für Fahrgäste, die in der Nürnberger Straße einkaufen wollen, ist die Haltestelle Arcaden ein attraktiver Ausstiegs- und Zustiegspunkt, außerdem besteht je nach konkretem Zielpunkt auch die Möglichkeit, an der Werner-von-Siemens-Straße aus- bzw. zuzusteigen. Somit ist die Attraktivität im Einkaufsverkehr weiterhin durch kurze Wege gegeben.

Frage: „Wo werden die Umstiegsmöglichkeiten u. a. für Busse eingeplant?“

Antwort: Der Umstieg zu den in der Henkestraße verkehrenden Bussen erfolgt an den bereits bestehenden Haltestellen nördlich des Langemarckplatzes. Mit Inbetriebnahme des Ostastes werden die verbleibenden Busse voraussichtlich direkt an den StUB-Haltestellen des Ostastes halten.

Frage: „Wer plant die Radwege, wie ist die Verzahnung der Pläne?“

Antwort: Von der StUB unmittelbar betroffene Radwege werden durch die StUB-Planer*innen mit angepasst. Weiträumige Anpassungen erfolgen ggf. in Abstimmung mit der Mobilitätsplanung der Stadt Erlangen.

*Frage: „Mit welcher Lärmbelästigung ist durch den Fahrbetrieb, aber auch durch das Abbremsen in der Straßenkurve und das An- und Abfahren der Bahnen konkret für die Anwohner*innen des Langemarckplatzes, vor allem Ecke Langemarckplatz/ Henkestraße zu rechnen?“*

Antwort: Die anzusetzenden Schallemissionen werden derzeit vom Schall- und Erschütterungsgutachter ermittelt und werden Grundlage der weiteren Planung zur



Oberbau-Ausführung sowie von evtl. erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen sein. Alle individuellen Immissionswerte sind spätestens zum Planfeststellungsverfahren verfügbar.

