



Anregungen aus dem Onlinedialog zum Realisierungswettbewerb „Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen“

Im Zeitraum vom 17. Juli 2020 bis 31. Juli 2020 sammelte der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Ideen der Bürger*innen zur Planung der Brücke über den Regnitzgrund in Erlangen. Zu den Kategorien „Gestaltung“, „Umwelt“, „Technische Planung“, „Kosten“ und „Sonstiges“ konnten über eine Onlineplattform Vorschläge eingereicht werden. Die übermittelten Anregungen werden in Form dieser Anlage dem Anforderungskatalog für die Planungsbüros beigefügt und sollen in die Ausarbeitung der Entwürfe einfließen.

Insgesamt sind 82 Vorschläge eingegangen. Alle Anmerkungen, die sich auf die Umsetzung der Brücke beziehen, sind hier eins zu eins wiedergegeben. Rund ein Dutzend eingereichte Kommentare, die keinen Bezug zur Planung der Brücke haben, darunter Anregungen zu anderen Streckenabschnitten (z. B. Gestaltung von Haltestellen) oder Kommentare, die einzig und allein grundsätzliche Kritik am Projekt zum Ausdruck bringen, werden nicht in den Anforderungskatalog aufgenommen. Um Persönlichkeitsrechte zu wahren und Copyrightverletzungen vorzubeugen, wird übermitteltes Bildmaterial nicht gezeigt.

Alle Kommentare und Anmerkungen, die aus den genannten Gründen nicht in den Anforderungskatalog aufgenommen werden können, werden durch den ZV StUB ausgewertet und dokumentiert. Damit fließen auch themenferne Anregungen in den Gesamtideenpool zur Realisierung der Stadt-Umland-Bahn ein. An dieser Stelle bedanken wir uns ganz herzlich für Ihre konstruktiven Rückmeldungen. Wir freuen uns auf den weiteren Dialog!



Kategorie Gestaltung

Vorschlag: Den Fuß- und Radweg unter die Brücke zu verlegen (längs der Brücke, so dass die Träger den Weg überspannen):

- Das würde für einen Überdachten Fuß- und Radweg im Regnitzgrund sorgen
- Es würde im Winter die Räum- und Streu-Kosten verringern, sowie für weniger Witterungsschäden am Fuß- und Radweg sorgen.
- Es müsste weniger Fläche versiegelt werden.
- Der nördliche Weg-Ast am Fußballplatz könnte rückgebaut werden und durch den Weg unter der Brücke ersetzt werden, was der Natur zusätzlichen Raum im Schutzgebiet geben würde
- Weniger Kosten, da Ausgleichsfläche direkt geschaffen wird (die Fläche für den vorhandenen Weg wird in die Brücke integriert)
- besonders leichter Zugang für Wartungsarbeiten
- Personen die sich auf dem Weg befinden müssen sich nicht an einer die Sicht versperrender Brücke stören.

Eine legale Graffitiwand an der Brücke einrichten. Vielleicht regionaltypische Materialien (Sandstein?) zur Verzierung verwenden (wie bei Brücken in den Niederlanden).

Erhalt des Gebäudes des selbstverwalteten Jugend- und Kulturzentrum Wiesengrund (ZEWI), Wöhrmühle 7. Hier findet seit über 10 Jahren ehrenamtliche Jugend- und Kinderarbeit sowie ein selbstorganisiertes Bildungs- und Kulturangebot statt. Die Lage im Wiesengrund ist für das Zentrum essentiell, da hier auch Kulturveranstaltung mit Lärmbelästigungsfaktor stattfinden (Konzerte und Clubveranstaltungen) und die Kinderarbeit die Gartenflächen sowie den Wiesengrund nutzt. Das durch das ZEWI geschaffene Angebot und die Möglichkeit der Beteiligung für alle ist in Erlangen einzigartig. In Gesprächen mit dem Zweckverband wurde im Jahr 2019 bereits die Lösung einer Überquerung und dem Erhalt des Gebäudes in der Wöhrmühle 7 angeregt. Die Stützen des Brückenbauwerks sollen somit außerhalb des Geländes/Gebäudes des ZEWI liegen.

Die Brücke - so sie sein muss - sollte auf ganzer Länge einen Radstreifen bekommen. Dieser könnte auch genutzt werden, dass auf diesem Rettungskräfte der Bahn ausweichen können.

Nützlich wäre der Radstreifen insbesondere bei Hochwasser, um die Umleitung des Radverkehrs über Freibad West oder Dechsendorfer Damm zu vermeiden

- Planerische Aufwertung der "Resträume" unterhalb der Ingenieurbauwerke: Grünbereiche, funktionale Nutzungen mit Aufenthaltsqualität in Frequenzbereichen nahe gegebener Infrastruktur/Wegebeziehung, Siedlungsräume (z.B. Naturerlebnisraum, lärmintensive Nutzungen, Spielflächen nahe Siedlung, etc.)
- Planerische Feingliederung nach Bereichen (Gehölzbereich: z.B. Holfvertäfelung/-bauweise; Wiesenbereich, vertikale Begründung / Siedlungs- bzw. Frequenzbereich: Solarmodule, etc.)

Keine dunklen Bereiche unter der Brücke schaffen (Kriminalität) Wie kann verhindert werden, dass das Bauwerk mit Graffiti verunstaltet wird?
Evtl. Teilflächen für "legales" Graffiti festlegen Ggf. einen Fahrrad-Schnellweg auf der Brücke schaffen



es wäre mir ein wichtiges Anliegen dass das Zentrum Wiesengrund berücksichtigt wird. Wir sind da und tragen einen wichtigen Teil Kultur in erlangen bei. Wir sind da und wollen bleiben!

Unterhalb Brücke nicht Fuß- und Radweg, sondern reiner Radweg. Brücke wird ein *reiner* Radweg angelegt, der Weg an den Seelöchern wird zum Gehweg abgestuft. Dadurch werden die Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern reduziert. Die Radler erhalten einen Regenschutz. Der Weg ist ohne Räumaufwand im Winter nutzbar. Die Fläche unter der Brücke ist wegen fehlendem Regen und eingeschränkter Besonnung landwirtschaftlich nicht voll nutzbar.

Wäre eine schlanke Bauweise mit Stahl denkbar - ähnlich wie die Hochbrücke Rendsburg, nur 100 Jahre moderner im technischen Fortschritt?

So stelle ich mir „Erholungsnutzung“ mit der StUB über dem Wiesengrund vor:
Ich schwebe mit der StUB hoch oben auf der Brücke nahezu lautlos über einem sonst unberührten Wiesengrund und genieße den Anblick - je nach Jahreszeit - der blühenden Wiesen, der langen Ohren der Hasen im hohen Gras, der Bauern beim Mähen, der Störche beim Futtersuchen, der flinken Fledermäuse bei der abendlichen Jagd, ab und zu eines weiten Hochwassersees mit tausenden Möwen und vielleicht auch mal wieder einer mit jungfräulichem Schnee bedeckten Eisfläche und vergesse dabei den Stress des Arbeitstages. Die Radfahrer und Spaziergänger dort unten empfinden es sicher genauso.
Fazit: Eine schmale und hohe Brücke, mit Radweg darunter oder auf der alten Trasse, die den Wiesengrund und seine Bewohner und die traditionelle Nutzung möglichst wenig beeinträchtigt.

Technisch kann ich es natürlich nicht beurteilen, aber optisch gefallen mir Betonklötze nicht - schönere Lösungen finde ich Bauwerke, die ihre Stabilität aus der durchdachten Konstruktion von entsprechend weniger klotzigen Trägern z.B. aus Stahl erzielen. Schon immer habe ich bei der Durchfahrt in Norddeutschland Windräder bewundert, die ein wenig an den Eiffelturm erinnern und sich aus meiner Sicht besser in die Landschaft einfügen.

Es wurde ja sogar eine Achterbahn aus Holz gebaut, die der TÜV als ausreichend stabil betrachtet und die ich wirklich schön fand (Quelle: Fernsehbericht)..

In Traunstein wurde eine sehr filigrane in die Landschaft passende Brücke gebaut, nicht aufdringlich sehr gut integriert.

Siehe: <https://infra-ingenieure.de/neubau-der-suedspange-traunstein/>

Eine Metall Brücke kann schlankere Stützen haben und können gerundete Elemente haben.

Auf der Brücke wäre etwas Grün gut, Kletterpflanzen, Büsche, Rasen. Gerne auch die Brücke einen grünen Anstrich teilweise, damit sich diese einfügt in die Landschaft.

Die Brücke muss ein richtiger Klopfer werden, damit sie lange steht. Kryptonit, mindestens Begrünung von Brücken? Es geht hier nicht um Krötenwanderung, sondern um wirtschaftliche und sichere Bauwerke

Basketballkörbe/Sportanlagen unter der Brücke. Den gewonnenen Schatten nutzen und die Fläche als Freizeitfläche gestalten.

Mit einer erheblich geringeren Höhe der Brücke statt der geplanten 4,50 m würde sie sich erheblich besser in die Umgebung einfügen.

Die aufwendige Ausrichtung der Durchfahrtshöhe von 4,50 m für querenden landwirtschaftlichen Verkehr steht m.E. in keinem Verhältnis zu dessen minimalem Verkehrsaufkommen.



Bei einer 2,50 m hohen Brücke könnte eventuell eine vertiefte Durchfahrtswanne den landwirtschaftlichen Verkehr durchlassen, bei einem 1,50 m hohem Bauwerk (abwechselnde Brücken- und Dammabschnitte) würden der landwirtschaftliche Verkehr, wie auch die Radler und Fußgänger, einen "Bahn"übergang benutzen.

Eine weitere Alternative wäre eine landwirtschaftliche Zufahrt zum Wiesengrund vom südlichen und vom nördlichen Alterlanger Ortsteil aus, eventuell mit finanzieller Entschädigung für die betroffenen Landwirte.

Ich würde eine Brücke mit zwei schlanken Stützreihen bevorzugen, das Rad und Fußweg unten der Brücke dazwischen verlaufen kann.

Es wäre mir wichtig, dass ein cargo-tauglicher Fahrradweg/S-Pedelec/Roller-Weg eingeplant wird.

Im Idealfall überacht um vor Regen/Hitze zu schützen. Dadurch würden andere Verkehrsmittel ebenfalls an Attraktivität gewinnen. Ein Zweirad-Highway ins Umland im Sommer, die StUB im Winter - so würde ich gerne pendeln und leben.

Mögliche Erweiterung des Bauwerks zur Installation von Brut- bzw. Nistmöglichkeiten für Vögel sowie weiterer Rückzugsorte für andere Tiere unter Berücksichtigung einer Zugänglichkeit aller Bauwerksteile zur regelmäßigen Prüfung

-Installation von Aussichtspunkten unter Berücksichtigung der Inklusion

Häufigstes Argument der Gegner ist die Mächtigkeit und die entsprechende Verschattung des Regnitzgrundes durch eine breite Brücke. Das Bild im Onlinedialog verschafft einen irreführenden Eindruck. Dort sind lediglich zwei schmale Fahrspuren für die StUB zu sehen. Im Text steht jedoch, es ist Busbetrieb vorgesehen. Entsprechend wird die Brücke viel breiter und braucht massive Leitplanken. Mir persönlich erscheint es als Geldverschwendung, wenn insbesondere für gelegentlich verkehrende Busse eine unnötig große, aufwändige und tragfähige Brücke gebaut wird.

Eine breitere Akzeptanz würde eine reine Bahntrasse finden, die - warum nicht einspurig? - sehr schmal und durch eine überwiegende Metallkonstruktion luftig gehalten werden kann. Vergleichbar zur Regnitzbrücke der alten Aurachtalbahn. Eine höhere Langlebigkeit spricht ebenso für diese Lösung.

Beschattung/Kühlung und Beleuchtung von Radwegen, Rastplätze und Aussichtsplätze für Radfahrer. Brücke mit PV Panelen flankieren, ähnlich wie bei Balkonbrüstungen

Bitte keine Standard-, respektive 08/15 Architektur ! Entweder eine unauffällige, landschaftsintegrierte Regnitzgrundüberquerung (Beispiel: Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsbrücke Gänsebachtal) oder, man hat den Mut zur Moderne als Kunstwerk mit Potential als neues Wahrzeichen einer Stadt. Beispiel : Alamillobrücke von Santiago Calatrava. Nutzen Sie die einmalige Chance und Gelegenheit, ein architektonisches Highlight zu ermöglichen.

Die beste Brücke ist die, die man nicht sieht! Bringen Sie die StUB-Bauwerke in den Untergrund! Im Augenblick finanziell ein Horror-Szenario, aber an Nachhaltigkeit nicht zu überbieten. Das wäre eine Lösung aller Wiesengrundprobleme. Nur Mut!



Kategorie Umwelt

Möglichst CO₂-neutrale Baumaterialien (Carbon-cure-beton oder ähnliches)

Schaffung von Lebensraum für Vögel, Insekten und Fledermäuse durch geeignete Brutkästen

Zudem die Verwendung von niedrigen Schallschutzmauern auf Höhe der Drehgestelle

Vermeidung von weiterer Beleuchtung (Lichtverschmutzung)

- Die Lebensräume u. u. von Insekten und Jagdhabitate von Fledermäusen insbesondere im Querungsbereich der Regnitz und an den Seelöchern dürfen nicht von Lichtimmissionen beeinträchtigt werden.
- Die Wirkung der Brücke als Barriere und Anflughindernis muss so gering wie möglich gehalten werden, vor allem in sensiblen naturnahen Bereichen.
- Um möglichst viel Licht und (sauberes) Niederschlagswasser weiterhin auf den Boden gelangen zu lassen, sollen die Revisionswege durchlässig gestaltet werden (Gitterroste).

Bitte die Brücke so realisieren, dass sie umweltfreundlich ist und der Klimaschutz berücksichtigt wird (CO₂).

Durch die Mischnutzung StUB/Bus ist ein normales Rasengleis nicht möglich.

Wäre ein teilweise Begrünung möglich?

Nur Randbereiche? Nur zwischen den Schienen? Zwischen den beiden Trassen?

Haben solche Maßnahmen überhaupt Einfluss auf Geräusch und Staub wie bei einem normalen Rasengleis, aber in reduzierter Form

Eine 2,50 m Brückenhöhe wäre für jede Hochwassersituation ausreichend. Bei 1,50 m Höhe könnten Durchlässe für genügend Hochwasserdurchfluss sorgen, ein Jahrhunderthochwasser könnte über die Dammkrone abfließen.

Naherholungs- und Landschaftsschutzgebiet-Belange würden durch niedrigere Brückenbauwerke eher positiv beeinflusst werden, das gilt auch für Fledermäuse, Vögel und Luftströmungen.

Auch die Querungen der Radler und Fußgänger sind wie bisher möglich.

Bei der 1,50 m - Lösung ließe sich mit einer zusätzlichen (Bedarfs-)Haltstelle das Naherholungsgebiet Wiesengrund erschließen.

Etwas abschauen kann man sich hierzu in München im Englischen Garten mit seinen aktuellen Busquerungen und der geplanten Tramquerung.

Es wäre mir wichtig, dass das Regenwasser von der Brücke sinnvoll genutzt wird. Aufgrund des ausschließlichen "sauberen Verkehrs" auf der Brücke muss das Regenwasser nicht zwingend der Kanalisation zugeführt werden. Der Wiesengrund ist extremen Wetterverhältnissen ausgesetzt. Eventuell kann die Brücke das Regenwasser zeitweise "halten" und zeitverzögert an den Wiesengrund abgeben, sodass die Brücke als Bewässerungsturm agiert und so Trockenperioden verkürzt.

Der Schatten der Brücke bietet neue Möglichkeiten für Pflanzen und Bäume, welche bisher aufgrund der extremen Witterung nicht hätten überleben können. Es wäre schön, wenn bereits nach der Fertigstellung entsprechende Bäume gesetzt werden könnten und passendes Saatgut gestreut - so kann die Biodiversität im Wiesengrund erweitert werden.



Es wäre schön, wenn an Nist-/Sitzplätze für Greifvögel gedacht wird.

Straßenbelag zum Laden von Elektrofahrzeugen Auffangen des Wassers aus den Entwässerungskanälen zum Kühlen und Bewässern Ableitung und Nutzung der Energie, die durch die Aufheizung entsteht (oder sogar durch den Rollwiderstand) Weißer Anstrich, um Sonnenlicht zu reflektieren und Aufheizung zu verhindern Auswahl des Planungsbüros nach dessen ökologischen Maßstäben

Fledermauskästen sind in der Brückeninfrastruktur anzubringen, insbesondere im Bereich der Regnitz. Fledermausbretter (wie bei einer Brücke bei Kempten) sollten an geeigneten Stellen angebracht werden.



Kategorie Technische Planung

Unbedingt Fahrradnutzung der Brücke über die A73 mitdenken. Vielleicht Mitnutzung der Stützen als Fahrradrampen?

- Bei technischer Machbarkeit Ausstattung mit (vertikalen Solarmodulen)
- Prüfung von induktiven Ladenstellen für ggf. zukünftigen elektrischen Busbetrieb
- Flüsterbelag zur Schallreduktion
- technische Schwingungsentkopplung zum Erschütterungsschutz
- Eingrenzung der Lichtpegel /-emission auf Verkehrsflächen
- Multifunktionale Nutzung der ggf. benötigten Retentionsräume / Entwässerungsbecken: (Wasser-) Spielflächen bei temp. Einstau
- Ggf. Holzbauweise bzw. nachhaltige Materialauswahl im Lebenszyklus

Ausreichend Platz für Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge schaffen!

Wäre aus ökologischen Gründen, aber auch Gründen der Ästhetik und Akzeptanz eine Brücke aus Holz oder Holz in Kombination mit zb Beton denkbar? Holz wäre als Baustoff vermutlich der ökologischste. Nach meinem Wissensstand ist der technische Fortschritt mit Holz als Baustoff sehr weit fortgeschritten und kann Holz an vielen Stellen bei Beton ersetzen oder ist sogar stabiler, bin aber leider keine Expertin.

"Holz als Baustoff wird immer wichtiger, es kann etwa den Anteil von Beton mit seiner schlechteren Ökobilanz reduzieren. [...] Heutzutage werden auch Hochhäuser in Holzbauweise errichtet. Das Material hält hohen Belastungen stand und kann sich inzwischen mit Beton und Stahl messen." <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/architektur-und-nachhaltiges-bauen-wie-baut-man-umweltfreundlich-a-1256548.html>

Mitbenutzung von Bus, sowie Fuß- und Radweg. Ebenso die Querung der A73

Das Bauwerk soll in nachhaltiger und klimaschonender Bauweise errichtet werden. Bei der Materialauswahl soll besonders auf Klimafreundlichkeit und Langlebigkeit geachtet werden.
Der CO2-Fußabdruck für Baumaterialien und Bau sind zu berechnen und darzulegen.

Die Stützen sollten so sein, dass unter der Fahrbahn der Fahrrad-Fuss-Weg verlaufen kann. Dies hätte die Vorteile:

- weniger Flächenverbrauch
- bei Regen sind Fußgänger / Radfahrer geschützt.
- im Winter bräuchte man nicht zu streuen, weniger Unfallgefahr

Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge der Zukunft kennen wir noch nicht, sie werden nicht kleiner sein als heute. Lichte Höhe deshalb mindestens 6.50 m.

Die Brückenmitbenutzung für den Busverkehr sollte sich unabhängig von der Brückenhöhe auf Batterie- bzw. Brennstoffzellen-Busse beschränken.

Alternativ wäre es m.E. denkbar, die Brücke auf Schienenverkehr zu beschränken und hierfür den gesamten Busverkehr aus Weisendorf, Höchstadt, Hemhofen und Dechsendorf westlich vom Kanal am Würzburger Ring oder an der Odenwaldallee in die Stub umsteigen zu lassen. Hierfür könnte an dieser Stelle, statt in Büchenbach, in einer Wendeschleife eine Stub auf Busumsteiger warten.

(Um eine Taktverdichtung innerhalb Erlangens zu ermöglichen, sollte vielleicht auch an eine zweite Wendeschleife am Roncalli-Stift gedacht werden).



Cargotauglicher Radweg ist selbstredend. Es braucht einen Bike-Highway auch für S-Pe-delecs.

Im Idealfall nach skandinavischem Vorbild beheizt (dies spart langfristig Räum- und Streukosten und gerade bei einer Brücke ist Eis ein sicherheitsrelevantes Thema). Hier gibt es (z.B. in Oslo) schon langfristige positive Erfahrungen. Die Brücke kann so zu jeder Tages- und Nachtzeit (Schichtdienst-Arbeitende) sicher befahren werden.

Generelle Nutzung der Brücke als Radschnellweg wäre sinnvoll.

Mitbenutzung der Brücke mit Fahrrädern, wenn die Regnitzradwege überschwemmt sind.

Die Brücke zu bauen, 2 Fahrbahnen nur für Bus, Feuerwehr usw., den normalen PKW-Verkehr auszusperrern, ist ein Schildbürgerstreich, um ihn nicht große Dummheit nennen zu müssen. Fragen sie die betroffenen Menschen, nicht die Frösche oder die Grünen!!! Die Fahrbahnen sind ja da. Stattdessen wird der Verkehr aus den angeschlossenen Wohngebieten (z.B. auch Häusling) über die anderen Übergänge und Strassen "verquetscht", während dieser Übergang leer steht!!! Das gäbe für diese Straßen aus heutiger Sicht Entlastung.

Ein Radweg muss doch auf jeden Fall her!

Eine Überlegung, abhängig von der Taktfrequenz wäre, die StUB nur eingleisig zu führen. Das würde erhebliche Kosten sparen. Falls sich selten Bahnen begegnen würden, wäre eine Spur für die Bahn zu vertreten.

Zusätzliche Haltestelle auf der Wöhrmühlinsel für eine infrastrukturelle Erschließung des Naherholungsgebiets Wöhrmühle für die Bürger

Tunnel anstelle der Brücke

Anstiege für Radfahrer gering halten und "Wendekreise und Schwung" beachten (bei Spardorf gibt es einen Radweg, der nach einer flotten Bergabfahrt im 90 Grad Winkel weiterverläuft, so dass man zwangsweise und ohne tieferen Sinn - manchmal ist das ja gewollt - fast stehenbleiben muss)

Im Nachhinein hatte ich noch die Idee, die Brücke mit PV Panelen zu flankieren wie bei Balkonbrüstungen.

Die Brückenpfeiler sollten in einem größtmöglichen Abstand stehen um eine übermäßige Bodenverdichtung zu verhindern, welche sich auf die unterirdischen Wasserschichten auswirken. Ebenfalls sollte auf großflächige Drainagen verzichtet werden um den vorhandenen Wasserhaushalt nicht zu stören. Das Niederschlagswasser sollte mindestens über Regenrückhaltebecken abgeleitet werden. Besser wäre es noch dieses in der Fläche versickern zu lassen um den natürlichen Wasserhaushalt nicht nachhaltig zu stören. Optimal wäre es, in Zeiten des Klimawandels, das Niederschlagswasser aufzufangen und für die Bewässerung nutzbar zu machen. Da dies sich positiv auf den Wasserhaushalt und die Grundwasserneubildung auswirkt. Denn Niederschlagswasser, dass über die Flüsse ins Meer geleitet wird, bildet nunmal kein neues Grundwasser das für unsere Trinkwasserversorgung vor Ort so wichtig ist



Kategorie Kosten

Beim Brückenneubau sollen die Kosten überschaubar gehalten werden.

Die vorgeschlagenen Wiesengrundquerungen mit 2,50 m Durchfahrthöhe bzw. mit ca. 1,50 m Dammhöhe dürften die Baukosten eher senken als erhöhen.

Eventuell lässt sich ja ein Co-Sponsor (ortsansässiger Straßenbahnhersteller) für die Brücke finden um den beheizten, überdachten und beleuchteten Fahrradweg zu subventionieren? In Siemens-grün beleuchtet wäre die Brücke doch ein super Aushängeschild... :-)



Kategorie Sonstiges

Für eine bessere CO2 Bilanz sollte der Werkstoff Holz zumindest für Teile des Brückenbauwerks geprüft werden

In die Brückenkonstruktion ist eine Messvorrichtung für Hochwasser zu integrieren mit einer automatischen Anzeige in der Paulistrasse und an der Mönaustrasse, sowie im Internet, damit die Radler ggF. in die StUB wechseln können.

Ich würde mir wünschen, dass Autos, Straßenbahn und Radfahrer ausreichend Platz haben und dass Gehsteige auch für Rollstuhlfahrer breit genug sind.

Außerdem wünsche ich mir eine gut abgestimmte und übersichtliche Ampelanlage, um Unfälle und Staus auf der Brücke zu vermeiden.

Viele Leute befürchten eine Mitbenutzung der Brücke durch den MIV wie am Bahnhofvorplatz.

Wie kann das verhindert werden?

Ampelsteuerung mit Beeinflussung durch StUB/Bus?

Getrennte Zufahrtbereiche für StUB (Schottergleis) und Bus (Versenkpoller oder Spurführungen, die nur für Busse passen)?

Zusätzlich wäre eventuell eine A73-Unterquerung statt -Überquerung leichter realisierbar, mit damit verbunden Kostenvorteilen.

Zusätzlich würde, wenn man sich für eine reine Schienenfahrzeugquerung entscheiden sollte, die zukünftige Regnitzstadt von durchfahrenden, haltenden und parkenden Bussen entlastet werden.

Um den Wiesengrund als Naherholungsgebiet und Naturschutzgebiet zu erhalten und durch die Brücke sogar noch auszubauen wäre es doch denkbar, den Schatten und die Fläche unter der Brücke zu nutzen? Ein Ort der Begegnung im Schutz der Brücke für Umweltverbände, eventuell sanfte Gastro ähnlich dem VHS-Lesecafe mit Urban Gardening und niederschweligen Yoga-/Kunst-/Umweltkursen in der Natur.