



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nägelsbachstraße 49 a  
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0  
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: [info@stadtumlandbahn.de](mailto:info@stadtumlandbahn.de)

[www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de)

26. Juni 2019

## Pressemitteilung

### **Ergebnis zur „Büchenbacher Spange“ liegt vor: Variante ist nicht förderfähig**

**Im Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) stellte der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn am Dienstagabend, 25. Juni 2019, den ermittelten Nutzen-Kosten-Indikator für die sogenannte Büchenbacher Spange vor. Mit einem Ergebnis von +0,73 ist die Streckenführung mit zwei Ästen im Erlanger Westen nicht förderfähig.**

Der Erlanger Stadtrat hatte am 11. April 2019 beschlossen, dass der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) für die sogenannte „Büchenbacher Spange“ seitens des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn berechnet werden soll. Diese Variante sieht einen Linienverlauf der Stadt-Umland-Bahn mit zwei Ästen im Westen Erlangens vor: Von Erlangen kommend würde die Straßenbahn die Regnitz im Bereich „Büchenbacher Damm“ auf einer eigenen Brücke queren. Danach würde ein Ast über Büchenbach nach Herzogenaurach führen. Der zweite würde als direkte Verbindung nach Herzogenaurach fahren. „Die uns vorliegenden Vorschläge zur Büchenbacher Spange hatten wir im Rahmen des formalisierten Auswahlverfahrens, ebenso wie alle anderen eingereichten Ideen, geprüft. Aufgrund des schlechten Abschneidens im Vergleich zur ursprünglichen Planungsgrundlage haben wir die Büchenbacher Spange damals nicht weiterverfolgt“, erläutert Florian Gräf, Technischer Leiter des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn. Da von verschiedenen Seiten um eine Ermittlung des NKI für die Büchenbacher Spange gebeten wurde und es sich bei der Regnitzquerung um einen sensiblen Bereich der Streckenführung handelt, wurde der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn vom Stadtrat beauftragt, dennoch eine Berechnung vorzunehmen.

### **Nutzen-Kosten-Indikator von +0,73**

Das Ergebnis ist eindeutig: Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von +0,73 ist die Büchenbacher Spange nicht förderfähig. Um



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nägelsbachstraße 49 a  
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0  
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: [info@stadtumlandbahn.de](mailto:info@stadtumlandbahn.de)

[www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de)

Fördermittel von Bund und Land zu erhalten, muss der Nutzen-Kosten-Indikator über +1,0 liegen. „Die Büchenbacher Spange schneidet zwar laut Gutachten besser als die Variante über den Büchenbacher Damm ohne zweiten Ast ab, hier liegt der NKI bei +0,68, dennoch wird der Grenzwert noch weit verfehlt“, erklärt Florian Gräf.

### **Schlechtere Anbindung Büchenbachs und höhere Infrastrukturkosten**

Die Gutachter begründen das Ergebnis vor allem mit der schlechteren Anbindung Büchenbachs: Für die Anwohner in Büchenbach würde sich die Fahrzeit in die Erlanger Innenstadt um bis zu 8 Minuten im Vergleich zur Regnitzquerung auf Höhe der Wöhrmühlinsel verlängern. Zudem wäre aufgrund der Spange kein durchgängiger 10-Minuten-Takt auf der gesamten Strecke mehr möglich, da die Fahrt durch Büchenbach deutlich länger dauert als die direkte Verbindung über den zweiten Ast nach Herzogenaurach. Zur Erläuterung: Bei einem 10-Minuten-Takt bis zur Trennung der beiden Äste würde die zweite Straßenbahn in Herzogenaurach 18 Minuten nach der ersten ankommen. Die dann folgende schnelle Bahn (ohne Fahrt über Büchenbach) würde im Anschluss 2 Minuten später einfahren. Diese Taktfolge ist aus Sicht der Nutzer unattraktiv. Auch hinsichtlich der Bau- und Unterhaltskosten schneidet die Büchenbacher Spange schlechter als die mittleren Querungen der Regnitz ab, da die Strecke aufgrund der zwei Äste deutlich länger ist.

„Wir wissen, dass die Querung der Regnitz mit Blick auf den Naturschutz und das Naherholungsgebiet ein sensibles Thema ist. Aus diesem Grund haben wir ein formalisiertes Auswahlverfahren durchgeführt, in dem auch die Umweltaspekte erkennbar gemacht und berücksichtigt wurden. Wir haben alle Alternativen intensiv geprüft. Doch ohne eine Querung im mittleren Abschnitt der Regnitz ist die Stadt-Umland-Bahn, die einen wichtigen Beitrag für mehr saubere Luft und damit auch für mehr Lebensqualität in den drei Städten leistet, nicht förderfähig“, betont Florian Gräf. Im Raumordnungsverfahren prüft die Regierung von Mittelfranken noch einmal unabhängig die vorgelegten Untersuchungsergebnisse. Mit einer Rückmeldung, der sogenannten landesplanerischen Beurteilung, wird Ende 2019 gerechnet.



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nägelsbachstraße 49 a  
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0  
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: [info@stadtumlandbahn.de](mailto:info@stadtumlandbahn.de)

[www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de)

## **Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn**

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB), mit seiner Geschäftsstelle in Erlangen, ist für die Planung, den Bau und Betrieb der StUB zuständig. Mitglieder des ZV StUB sind die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Verbandsvorsitzender ist derzeit Dr. German Hacker, Erster Bürgermeister der Stadt Herzogenaurach. Bei der Stadt-Umland-Bahn handelt es sich aktuell um eines der größten Straßenbahnprojekte in Deutschland.

## **Das Raumordnungsverfahren**

Das Raumordnungsverfahren (ROV) beurteilt bauliche Vorhaben, die eine überörtliche Bedeutung haben, auf ihre Raumverträglichkeit. Gesetzliche Grundlage ist das Bayerische Landesplanungsgesetz (BayLplG). Beteiligt werden sollen alle von der raumbedeutsamen Maßnahme berührten öffentlichen Planungsträger. Seitens der Landesplanungsbehörde werden die verschiedenen fachlichen Interessen abgewogen. Das Verfahren wird mit einer landesplanerischen Beurteilung, das heißt einer Befürwortung ohne oder unter Auflagen bzw. einer Ablehnung, abgeschlossen.