

PRESSEINFORMATION

22.03.2018

Drei Varianten der Regnitzquerung werden untersucht

Sie bildet eines der Herzstücke der Stadt-Umland-Bahn (StUB): die Querung des Regnitzgrundes. Beim gestrigen Ortstermin im Rahmen des Dialog-Forums wurden die Organisatoren des Zweckverbands StUB nicht müde, die Effekte der Querung auf das Gesamtprojekt zu betonen. Per Fahrrad machten sie sich gemeinsam mit rund 80 Bürgern auf den Weg, um sich einige der besonders herausfordernden Punkte der drei aktuellen Varianten gemeinsam anzuschauen und zu diskutieren.

Untersucht werden derzeit drei mögliche Regnitzquerungen. Neben der 2012 in der Zuschuss-Rahmenanmeldung vorgesehenen Kosbacher Brücke zwischen Werner-von-Siemens-Straße und der Kreuzung mit der Schallershofer / Möhrendorfer Straße, sind dies Trassenführungen entlang des Dechsendorfer und des Büchenbacher Dammes. Für diese drei Varianten hat der Zweckverband eine Untersuchung beauftragt, welche die inhaltliche Ausarbeitung und argumentative Abwägung sowie die Prüfung der Aussicht auf Förderwürdigkeit umfasst. Denn, so machte der Vorsitzende des Zweckverbandes, Erlangens Oberbürgermeister Dr. Florian Janik deutlich: „Ist eine Variante nicht förderfähig, so kann sie nicht durchgeführt werden.“

Ein wesentliches Ziel der derzeitigen Untersuchung ist herauszufinden, ob neben der bisher verfolgten StUB-Führung über eine Kosbacher Brücke auch eine der beiden anderen Talquerungen die Kriterien für die Förderung der StUB erfüllt und wie der qualitative Vergleich dieser drei Varianten untereinander ausfällt.

Kosbacher Brücke: Westlicher Auwald wird umfahren

Bereits in den aktuellen Planungen zur Kosbacher Brücke gibt es deshalb Änderungen zur Vorlage von 2012. Der Auwald an den Seelöchern wird in einem etwas weiteren Bogen umfahren, um diesen ökologisch besonders wertvollen Komplex zu erhalten. Ganz ohne Eingriffe in die Natur wird jedoch keine der drei Varianten auskommen, wie der Technische Leiter der StUB Florian Gräf ausführte. „Egal, wo wir die Regnitz queren, greifen wir in Biotope ein“, so Gräf. Jedoch werde man darauf achten, diese Eingriffe so gering wie möglich zu halten. Ein spezialisiertes Büro untersucht derzeit, welche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten wären.

Einer Untertunnelung oder Hängebrücke über den Regnitzgrund, wie von Teilnehmern der Ortsbegehung vorgeschlagen, bescheinigte Gräf aus Kostengründen wenig Chancen auf Umsetzung. Wie die Brücke aber aussehen könnte, ist derzeit noch offen. „Wenn wir soweit sind, können wir uns auch einen Architektenwettbewerb hierfür vorstellen.“ antwortete Florian Gräf auf entsprechende Rückfragen.

Weniger Flächenverbrauch, dafür längere Trasse bei Dechsendorfer und Büchenbacher Damm

Während die Führung über die Kosbacher Brücke die kürzeste und damit schnellste wäre, könnten mit einer Führung entlang des Büchenbacher Damms der Anger und die Hochhäuser entlang des Europakanals erschlossen werden. Nachteilig ist in der Variante Büchenbacher Damm vor allem die längere Fahrzeit. Für die Führung durch die Äußere Brucker Straße liegen mehrere Vorschläge vor, bei denen jedoch immer Parkplätze, Bäume oder der Radweg tangiert wären, wie Florian Gräf erklärte. Gleiches gilt für den Ausbau des Dechsendorfer Damms, bei dem die Trasse durch die Hauptstraße, die Altstadt und die Möhrendorfer Straße verlief. Eine Untervariante entlang der Thalmühlstraße würde auch beim Dechsendorfer Damm eine Anbindung des Erlanger Bahnhofs analog zur Variante Kosbacher Brücke ermöglichen.

Diskutiert wurde auch darüber, wie sich die StUB auf den Autoverkehr auswirkt und ob diesem, im Falle einer Reduzierung, nicht Raum entzogen werden müsste. Hier lenkte Dr. Florian Janik den Blick auf die rege Bauentwicklung in Büchenbach. Der Verkehr insgesamt wird weiter wachsen, so dass auf die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsträger geachtet werden muss, so seine Überzeugung.

Wo wird die Bahntrasse unterquert?

Einen weiteren Stopp gab es vor den Stadtwerken, wo die Straße abknickt und die Bahntrasse unterquert. „Einer der kompliziertesten Abschnitte“, wie Florian Gräf erklärte. In der Variante Kosbacher Brücke und einer Untervariante für den Dechsendorfer Damm würde hier eine neue Unterführung nördlich neben die Straße gebaut. In der derzeit untersuchten Variante für den Büchenbacher Damm würde die StUB in der Güterhallenstraße fahren und den Erlanger Bahnhof nur von einer Haltestelle in diesem Bereich aus erschließen. Abwandlungen und Kombinationen aus diesen Varianten sind in der weiteren Bearbeitung möglich.

Am Ende steht eine Abwägung

Die Argumente, welche für oder gegen die einzelnen Varianten sprechen, werden am Ende in eine Abwägung einfließen. Nachdem die Varianten nun baulich ausgearbeitet sind, wird das hiermit beauftragte Büro Intraplan bald in diese Abwägung starten.

Die Befahrung ist Teil der Reihe der StUB-Lokalforen, welche am Mittwoch, den 2. Mai in Tennenlohe fortgesetzt wird. Details zu den weiteren Terminen werden in der Presse und unter www.stadtumlandbahn.de veröffentlicht. Noch bis Ostern 2018 nimmt der Zweckverband außerdem unter <https://epartizipation.stadtumlandbahn.de> Vorschläge zur Trassenführung entgegen.





Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, mit einer Geschäftsstelle in Erlangen, ist zuständig für die Planung der StUB und später auch für den Bau und Betrieb. Mitglieder des ZV StUB sind die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Bei der Stadt-Umland-Bahn handelt es sich aktuell um eines der größten Straßenbahnprojekte in Deutschland. Geschäftsleiter des Zweckverbandes ist Daniel Große-Verspohl. Technischer Projektleiter ist Florian Gräf. Verbandsvorsitzender ist derzeit Erlangens Oberbürgermeister Dr. Florian Janik.

Kontakt:

Zweckverband StUB, Nägelsbachstr. 49a, 91052 Erlangen

E-Mail: info@stadtumlandbahn.de

Telefon: 09131 / 933 084 0

www.stadtumlandbahn.de