
Bericht zum dritten
Dialogforum StUB am 13.07.18
im Redoutensaal

bei der öffentlichen Sitzung des
Stadtteilbeirats Alterlangen am
24.10.2018

Zweckverband Stadt-Umland-Bahn

- Eingerichtet von den Städten Erlangen, Nürnberg und Herzogenaurach für die Planung, den Bau und den Betrieb der StUB
- Geschäftsstelle in Erlangen (Nägelsbachstraße 49a, 1. OG)
- Leitung: Daniel Große-Verspohl (Geschäftsleiter) und Florian Gräf (Technischer Leiter)

www.stadtumlandbahn.de

Kontakt

Telefon: 09131 933084-0

Telefax: 09131 933084-11

info@stadtumlandbahn.de



StUB

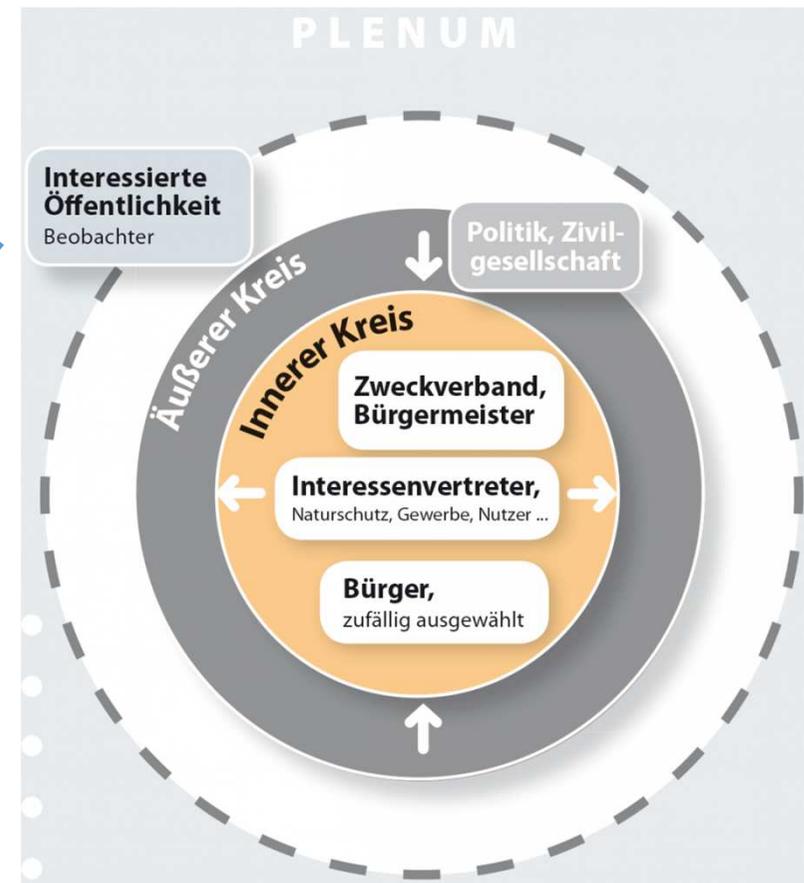
STADT-UMLAND-BAHN

Konzept Dialogforum

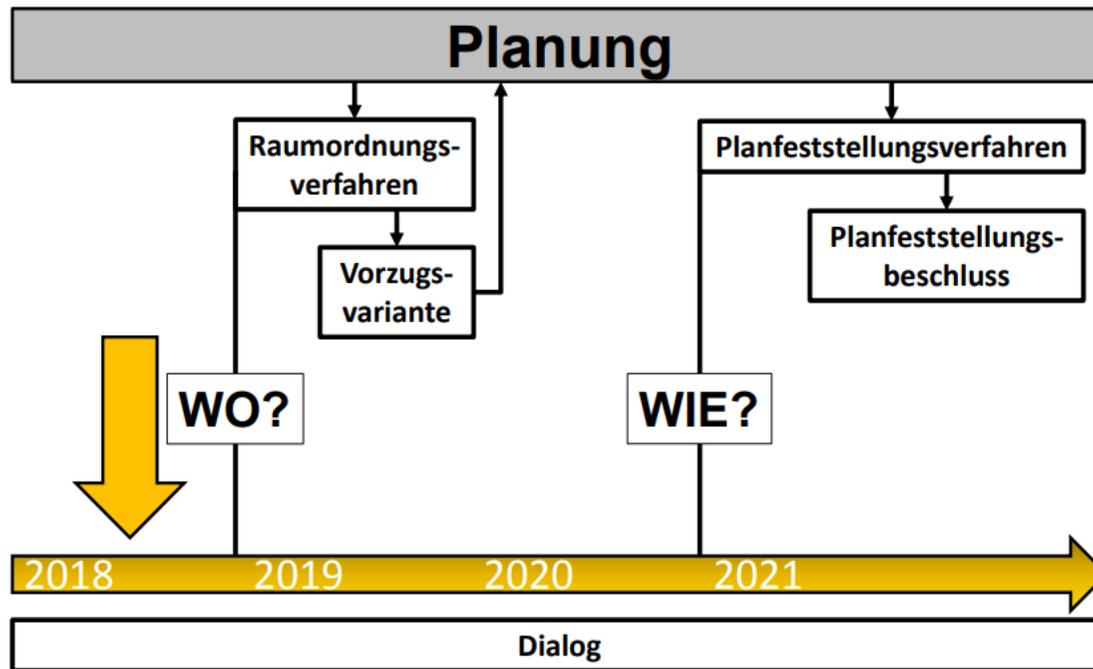
- Herzstück des Dialogs mit den Bürgerinnen und Bürgern im Planungsprozess zur StUB
- Begleitung der Planung bis in die Bauphase hinein

Zusammensetzung des Dialogforums

**Hier sind alle interessierten
Bürgerinnen und Bürger eingeladen!**



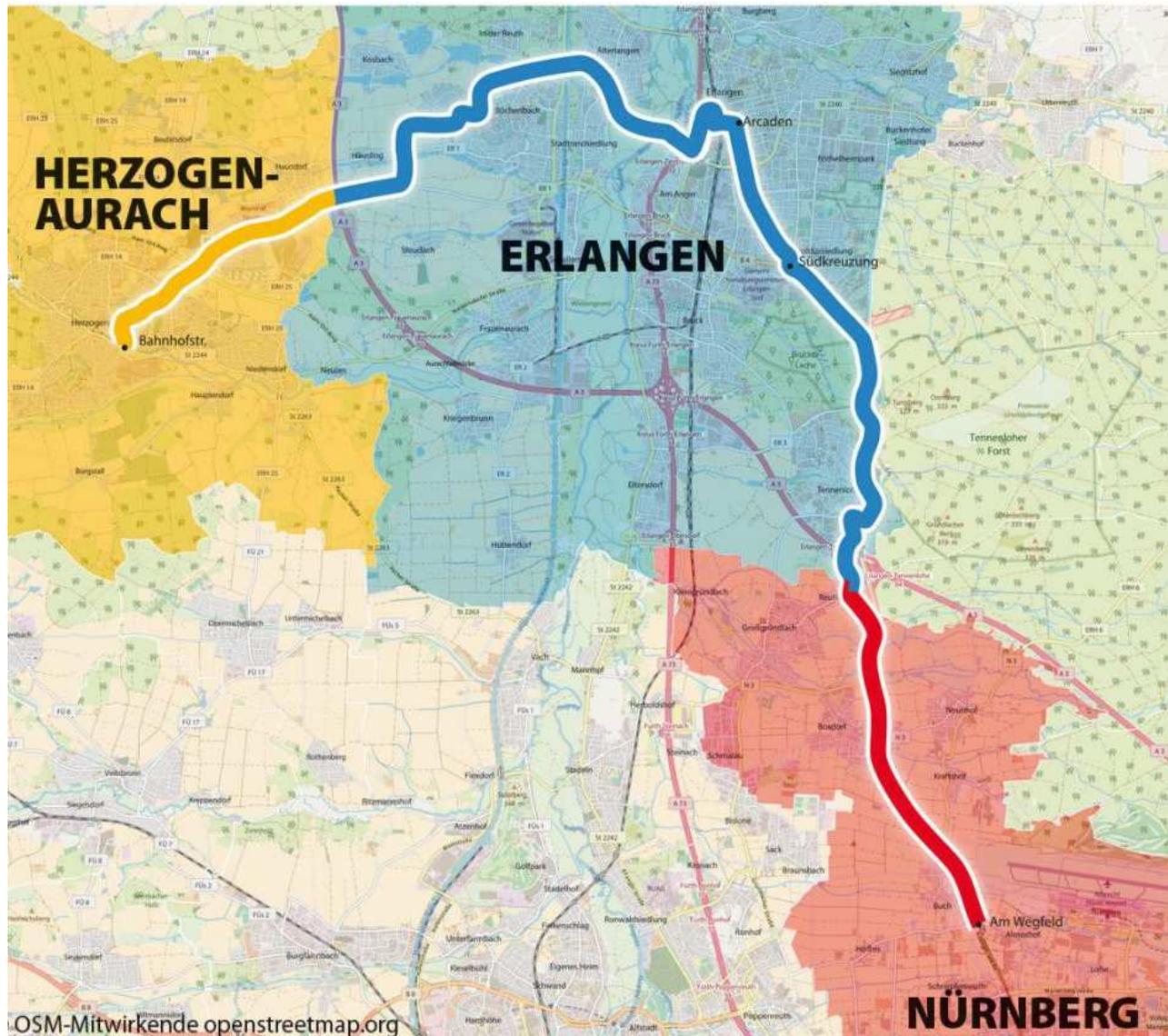
Zeitlicher Ablauf der Planung



Bisherige öffentliche Veranstaltungen

- Drei Dialogforen
 - 18.12.17: Vorstellung Zweckverband, Planungsgeschichte StUB, Vorstellung Dialogkonzept
 - 07.02.18: Vorstellung Vorschlagstrasse, eingebrachte Alternativen, Bewertungskriterien
 - ↕ **Online-Dialog**
 - 13.07.18: Vorstellung der Varianten aus der Bürgerbeteiligung / Onlinedialog
- Lokalforen zu einzelnen Streckenabschnitten

Verlauf bisherige Vorschlagstrasse



Trasse aus Zuschuss-
Rahmenantrag
2012/2015

Standardisierte Bewertung

- Berechnungsvorschrift des Bundesverkehrsministeriums, Prüfung einer Variante nach strengen methodischen Vorgaben
- entscheidet über Förderfähigkeit einer Trasse

Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren (FAR)

- Empfehlung der Forschungsgemeinschaft für Straßen und Verkehrswesen
- Qualitative, dialogorientierte Prüfung mehrerer Varianten => Empfehlung einer Vorzugsvariante
- Kriterien für gute Varianten:
 - **Fahrgast:** Reisezeit + Umstiege, Erreichbarkeit
 - **Betrieb:** Betriebsaufwand/Wirtschaftlichkeit, Streckenführung, -qualität
 - **Kommune:** Investitionsvolumen, Verkehrsverlagerung vom PKW auf den ÖPNV, Konflikte mit anderen Verkehrsarten
 - **Allgemeinheit:** Städtebau, Streckensensitivität, Verkehrsemissionen

Trassenforum am 13.07.18

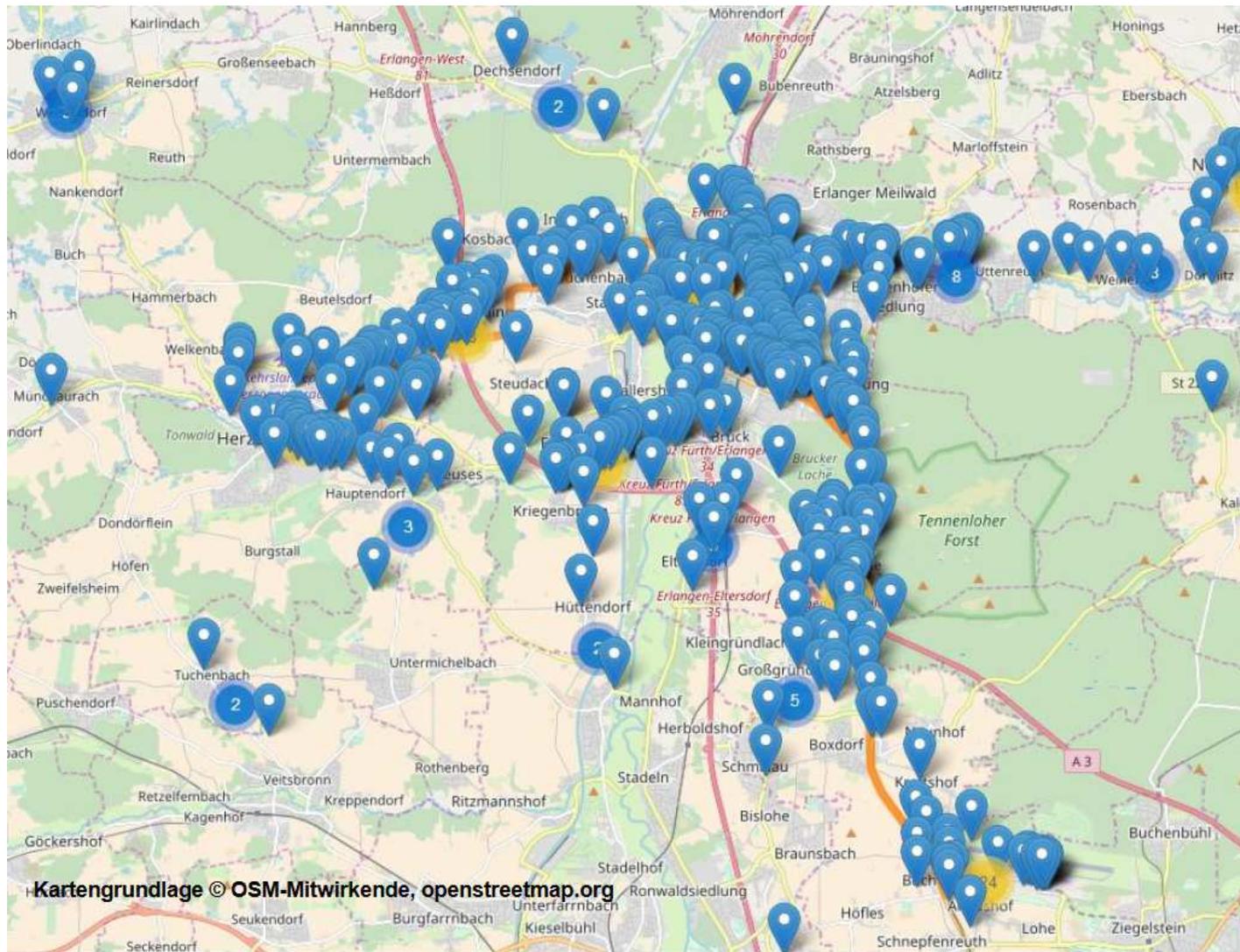
Ablauf des dritten Dialogforums am 13.07.18

- Vorstellung der eingegangenen Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung
- Infomarkt: Aushang der eingebrachten Trassenvarianten und deren Bewertung

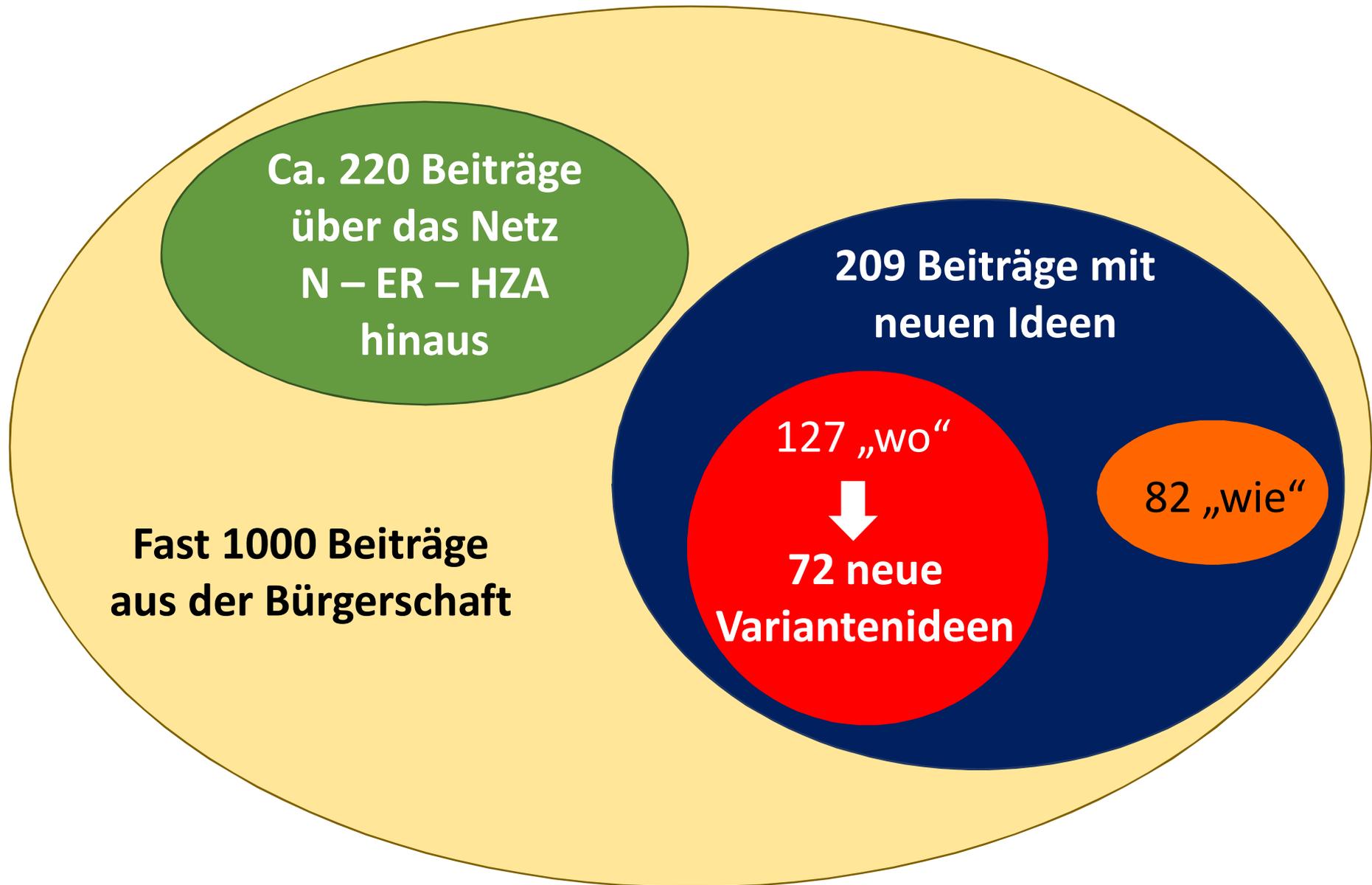


Ergebnisse der Online-Beteiligung

Online-Dialog bis Ende März 2018 => **Alle interessierten Bürgerinnen und Bürger konnten Vorschläge einbringen**



Ergebnisse der Online-Beteiligung



72 neue Variantenideen der Bürgerschaft

Grobe Überprüfung auf technische Machbarkeit

Prüfung auf Aussichtsreichtum

Abgleich der Abwägungskriterien im Vergleich zur
Vorschlagstrasse (besser – schlechter – neutral)

≥ -2

20 neue
Variantenideen der
Bürgerschaft + 23 bekannte
Variantenideen

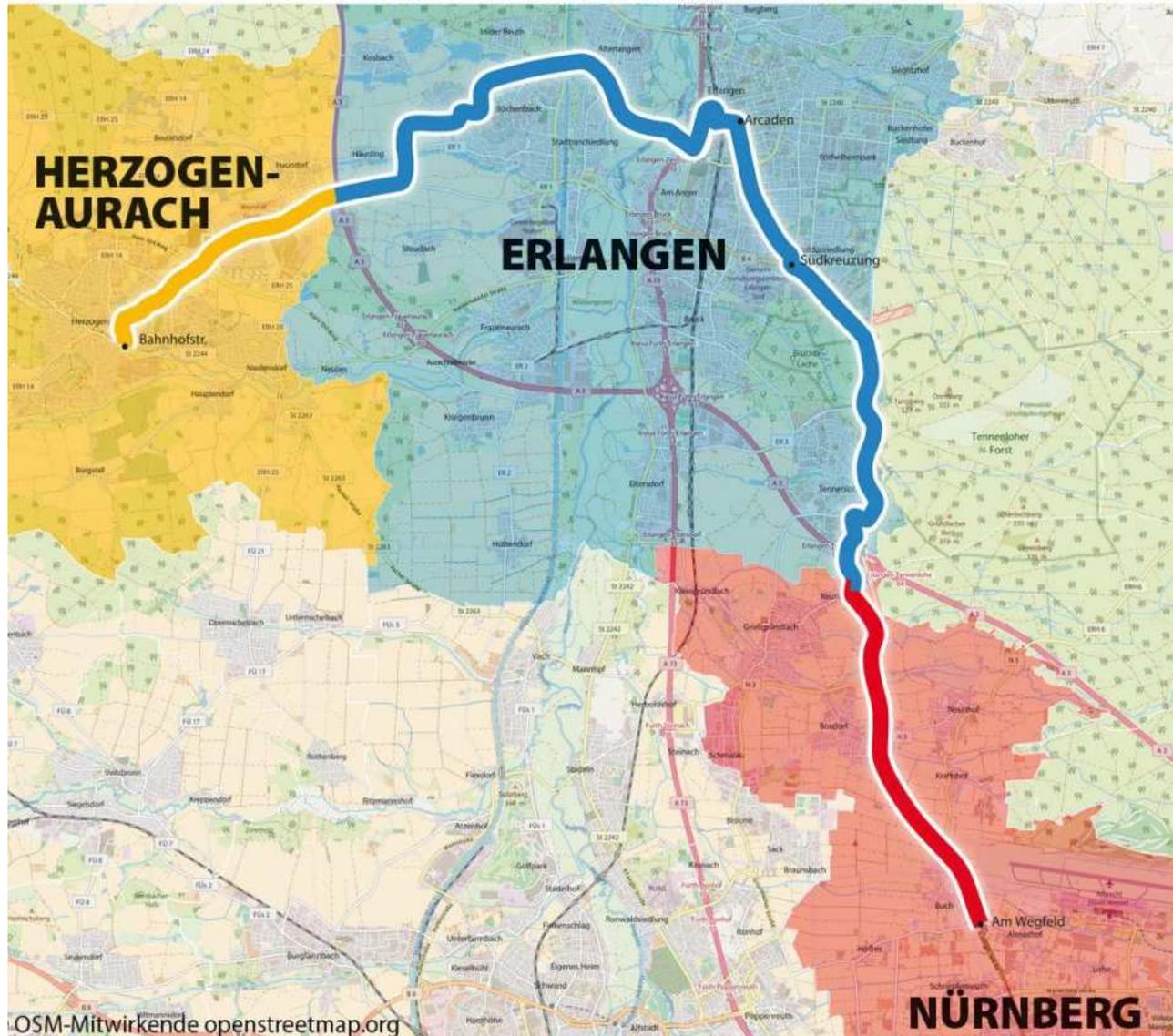
Abwägung Stufe 1

- Planerische Prüfung
- Bewertung mit fünf Stufen im FAR-Verfahren

Abwägung Stufe 2: Zusätzlich Verkehrsmodellbetrachtung

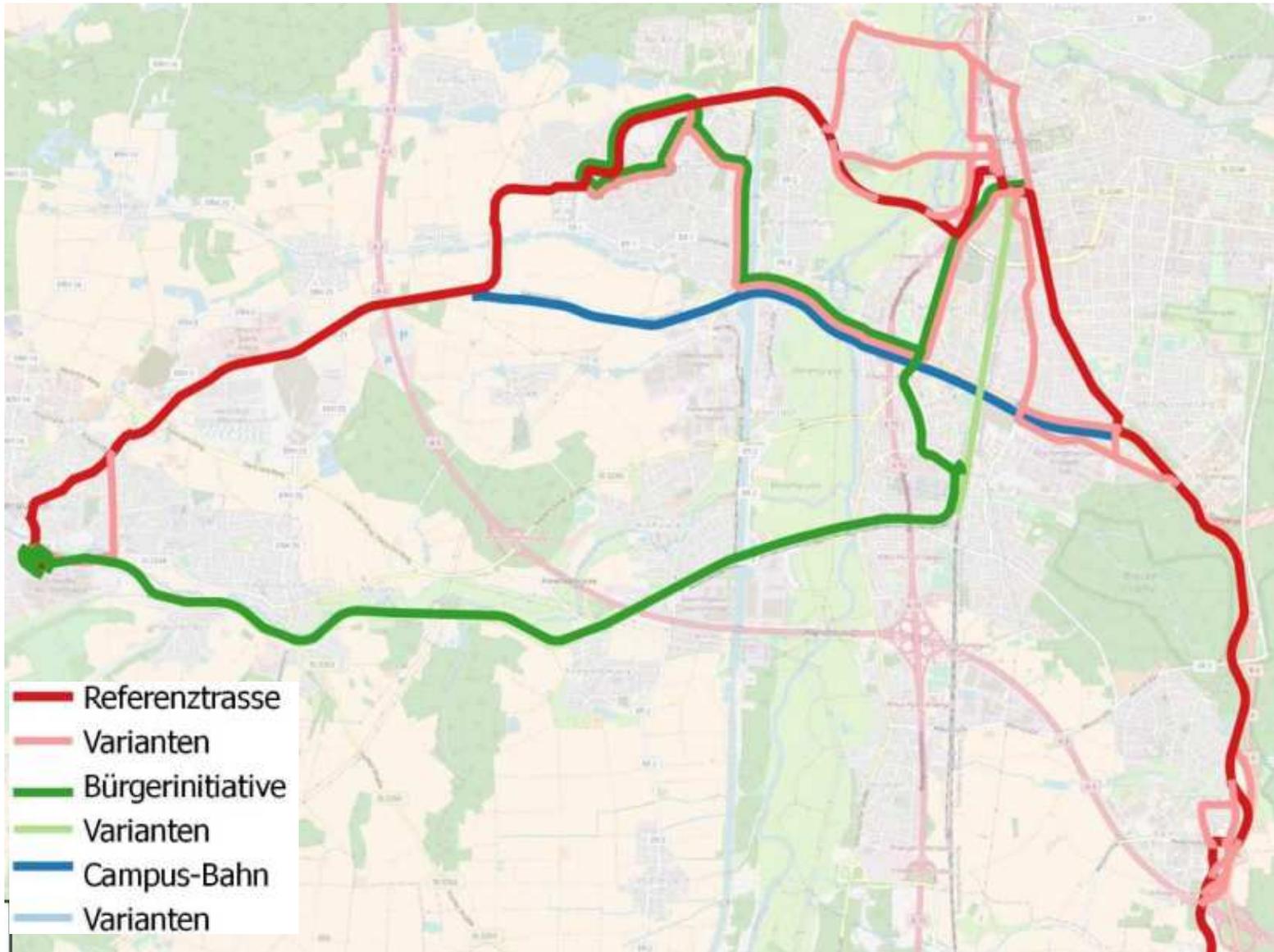
Darstellung im Raumordnungsverfahren

Trassenvarianten: Vorschlagstrasse



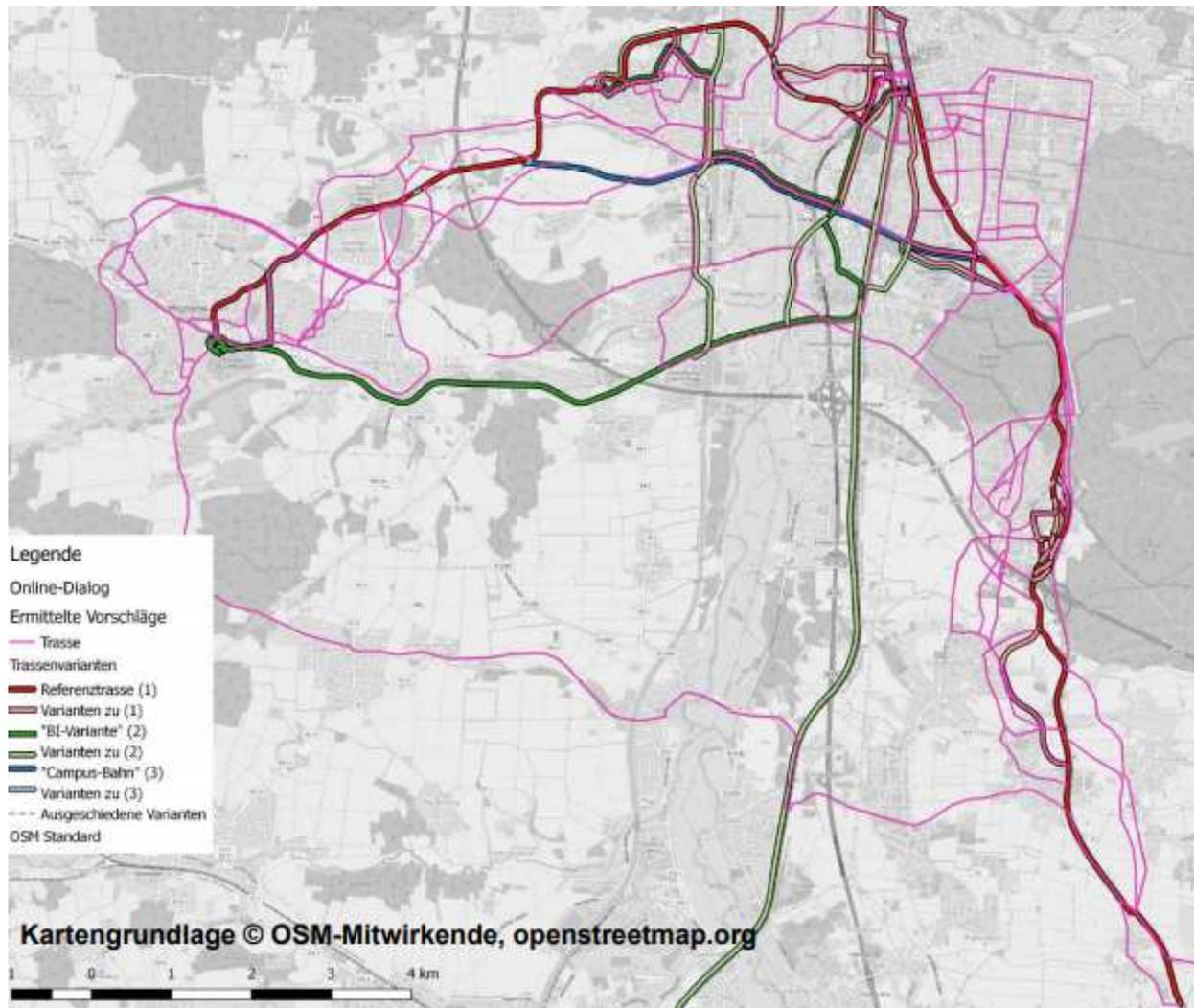
Trasse aus Zuschuss-
Rahmenantrag
2012/2015

Trassenvarianten: Vorgebrachte Alternativen 2. Dialogforum



Trassenvarianten: Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Zusammenstellung aller Vorschläge



Detaillierte Infos unter
stadtumlandbahn.de

⇒ Termine

⇒ 2018

⇒ Drittes Dialogforum zur
Planung der Stadt-Umland-
Bahn

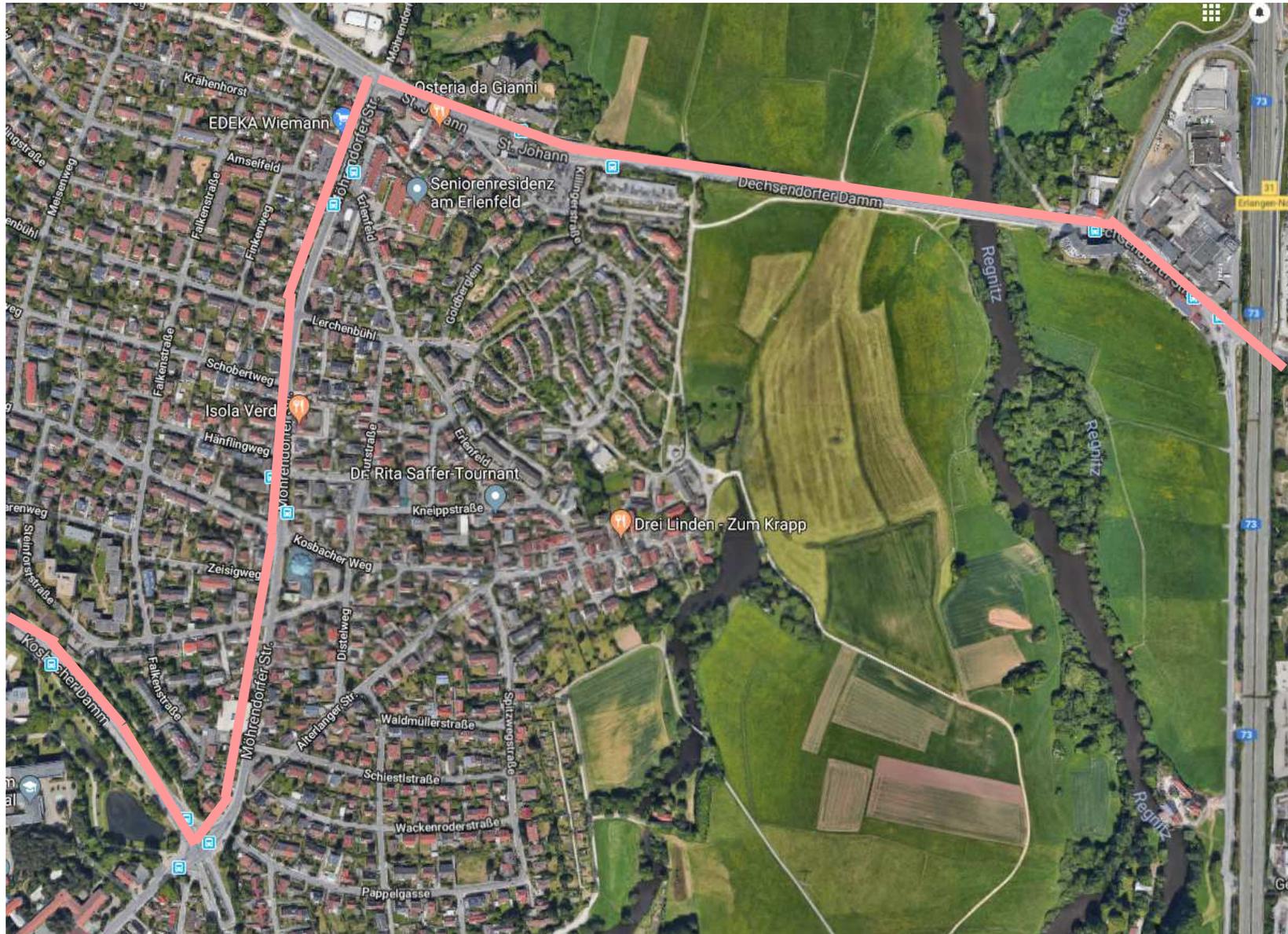
Verlauf bisherige Vorschlagstrasse im Bereich Wiesengrund / Alterlangen



Vorgebrachte Alternativen 2. Dialogforum: Bereich Alterlangen



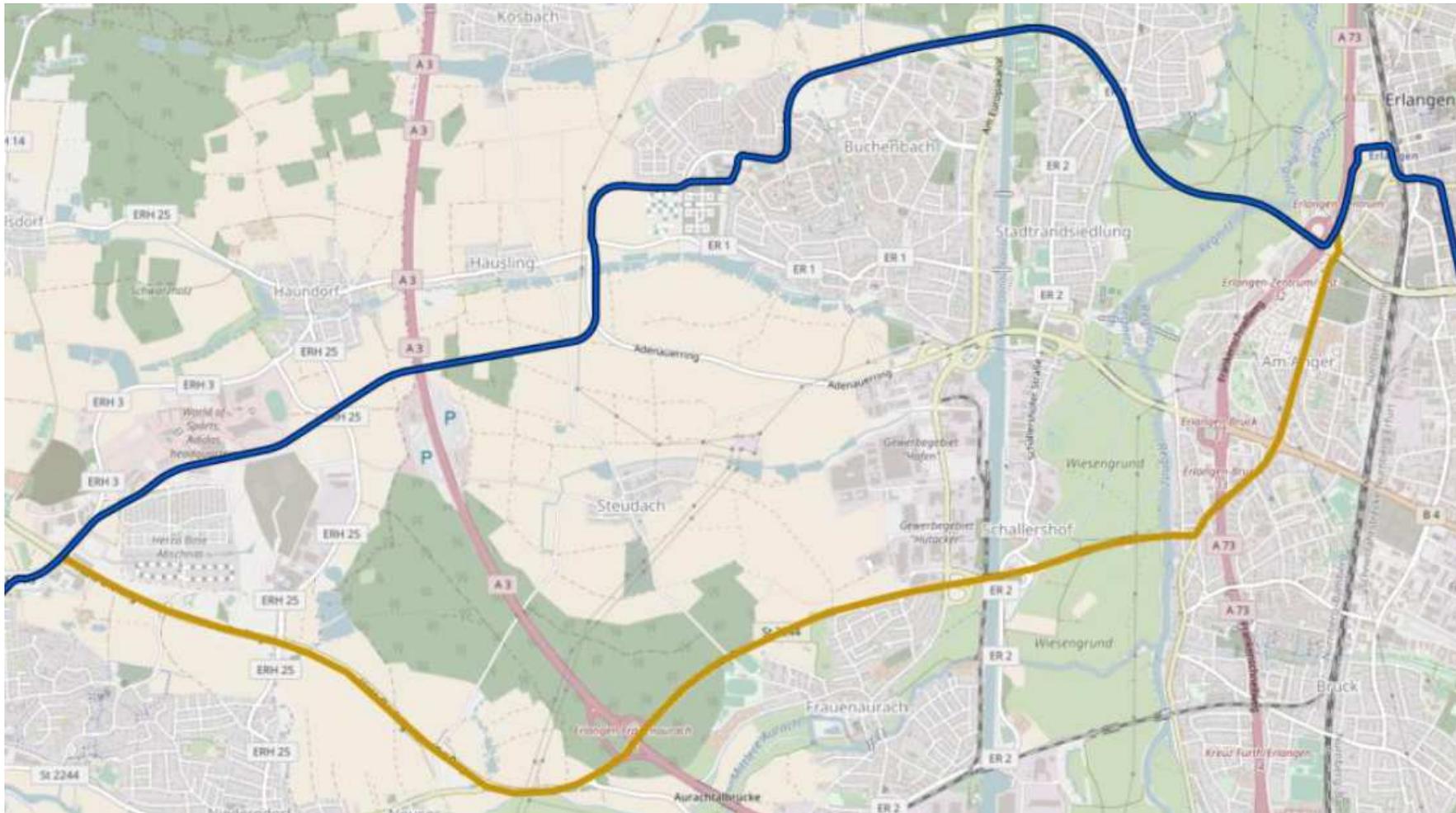
Vorgebrachte Alternativen 2. Trassenforum: Bereich Alterlangen



Vorgebrachte Alternativen 2. Dialogforum: Bereich Alterlangen



Weiterverfolgte Vorschläge – Bereich Alterlangen / Regnitzquerung



Ergebnis: -2

Weiterverfolgte Vorschläge – Bereich Alterlangen / Regnitzquerung



Ergebnis: -2

Variantenbewertungen

VARIANTE 1-5-415

Keine neue Monsterrasse, sondern Fahrrad und StUB-Querung über vorhandene Radwegtrasse. Wöhrmühle, K&L Ruppert, Wiesengrund. Ab DJK leichter Verschwenk über die "Schäferwiese" (Umgehung der Seelöcher) auf den Siedlerweg bis zum Anschluß Kosbacher Damm

Die hier dargestellte Variante wurde mit dem entsprechenden Abschnitt der Trasse des Fördermittelantrags von 2012 verglichen.

Ergebnis: +2



Zielgruppe	Kriterium	Unterkriterium	Einzelbewertung	Bewertung Kriterium	Dokumentation Bewertung		
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung			Kürzere Trasse (2,3 anstatt 2,9 km)		
Fahrgast	Umsteigen	Anzahl Umstiege			keine Änderung		
Fahrgast	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB			keine Änderung		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung			Kürzere Trasse (2,3 anstatt 2,9 km)		
Betrieb	Betriebsaufwand	Fahrzeugbedarf			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebskosten ÖPNV			Bewertung erst in Stufe 2		
Betrieb	Streckenqualität	Streckenführung			Ähnliche Kurvigkeit		
Betrieb	Streckenqualität	Trassierung			Gleiche Anzahl enger Kurven		
Betrieb	Streckenqualität	Störungsanfälligkeit			Münchener Str. bzw. Querung Kreuzung Münchener Str. / Werner v. Siemens entfällt		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke			zusätzlicher Tunnel aber höhere Förderwürdigkeit		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper			ähnlich		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Ingenieurbauwerke			Querung A73		
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Aussicht auf Förderwürdigkeit			höherer Anteil nicht-straßenbündiger Bahnkörper		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	verlagerter Pkw-Verkehr			Bewertung erst in Stufe 2		
Kommune	Stärkung Umweltverbund	Synergieeffekte Busverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Straßenverkehr			Münchener Str. bzw. Querung Kreuzung Münchener Str. / Werner v. Siemens entfällt		
Kommune	Konfliktpunkte	Konflikte Rad-/Fußverkehr			keine Änderung		
Kommune	Konfliktpunkte	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)			Berücksichtigung bei Planungen Regnitzstadt		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch			Höherer Flächenverbrauch außerhalb bestehender Straßenräume (1,8 statt 1,5 km)		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Inanspruchnahme Privatgrund			Bewertung erst in Stufe 2		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte			Ähnliche Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte		
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Wasserrechtliche Eingriffe			Ähnliche wasserrechtliche Eingriffe		
Allgemeinheit	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum			keine Änderung		
Allgemeinheit	Städtebau	Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete			keine maßgebliche Änderung		Schlechter
Allgemeinheit	Städtebau	Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung			Bessere Anbindung Busbahnhof		Neutral
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schadstoffemissionen			keine Änderung		
Allgemeinheit	Klima- und Umweltschutz	Schall / Erschütterungen			keine Änderung		Besser

Viertes Dialogforum am **28.11.18, 18:30 – 22 Uhr**
in der Sporthalle des **TSV Nürnberg-Buch,**
Am Wegfeld 41 in Nürnberg



Vorstellung der ersten Ergebnisse des FAR-Verfahrens