



REGIERUNG VON MITTELFRANKEN
Höhere Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

für das Vorhaben

„Stadt-Umland-Bahn
Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach“

vom 24.01.2020

Aktenzeichen:

RMF-SG24-8314.06-05-2

- Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Versorgung bzw. Minimierung von Ausfallzeiten,
- der Bereitstellung von Betriebsstrom.

Maßgaben aufgrund von Belangen des Freiraumschutzes

- F 1 Zur Minimierung von Lärmeinwirkungen auf die Erholungsflächen im Regnitzgrund sind technische Möglichkeiten zur Minderung der Lärmentstehung und -ausbreitung einzuplanen.
- F 2 Die Nutzung einer neuen Brücke über die Regnitz ist dauerhaft auf die Züge der StUB und dessen Betriebsdienst, Busse des öffentlichen Personennahverkehrs und Einsatzfahrzeuge zu beschränken.
- F 3 Eine zusätzliche Querung des Regnitztales ist auf einer Brücke auszuführen, deren Konstruktion einschließlich erforderlicher Rampen sich dem Landschaftsbild möglichst unterordnet und einen ungehinderten Abfluss von Hochwassern sowie Luftmassen gewährleistet.
- F 4 Im Regnitzgrund sind Materiallager und Baustelleneinrichtungen auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken und ist die Baumaßnahme in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Ruhezeiträume möglichst zügig umzusetzen. Untergrundarbeiten sind in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken im Zeitraum September bis März auszuführen.
- F 5 Bei der Querung der Brucker Lache zwischen Tennenlohe und Erlangen Süd sind Baumfällungen durch Nutzung des vorhandenen, straßenbegleitenden Weges und Bündelung mit dem geplanten Radschnellweg zu minimieren. Bäume, die geeignete Lebensräume zulassungskritischer Arten darstellen, z. B. Altbäume mit hohem Totholzanteil, sind vorrangig zu schonen. Sofern es für die betroffene Art geeignete artenschutzrechtliche Maßnahmen gibt, sind diese umzusetzen. Es sind voraussichtlich weitere Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.
- F 6 Am Reutleser Weg nördlich der Überführung der Autobahn A 3 sind potenzielle Quartierbäume von Fledermäusen und Höhlenbrütern möglichst zu schonen und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen.
- F 7 Die Teilvariante 1012 ist nicht raumverträglich. Im Bereich Hutgraben ist Variante 1000 oder eine Streckenführung auf der Sebastianstraße bereits ab der Einmündung Am Wetterkreuz zu planen.
- F 8 Für den Artenschutz im Regnitzgrund sind Vermeidungs- und Minimierungs- sowie umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen sind frühzeitig mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.
- F 9 Die Nürnberger Straße zwischen Gebbertstraße und Stintzingstraße/ Komotauer Straße ist für den motorisierten Individualverkehr zu sperren und die StUB-Trasse anstelle der bisherigen Straße anzulegen.
- F 10 Es ist zu prüfen, ob die Nürnberger Straße zwischen Stintzingstraße/ Komotauer Straße und Am Röthelheim für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden kann, um die StUB-Trasse anstelle der Straße anzulegen.
- F 11 Bei Baulagern oder Zufahrten zum Baufeld ist der bauliche Bestand der Landesgrundwassermessstellen im Regnitzgrund zu gewährleisten.

besteht. Die Verkehrsbelastung auf der B 4 ist aber ausweislich der Verkehrsmengenkarte des Bayerischen Straßeninformationssystems (BAYSIS) seit der Planfeststellung sogar gestiegen. Somit kann ein Rückbau von Fahrspuren nicht planfestgestellt und daher auch nicht als Maßgabe formuliert werden. Auf die hohe Verkehrsbelastung weisen in der Anhörung auch das Staatliche Bauamt Nürnberg und das Sachgebiet Straßenbau hin und lehnen vorsorglich eine Trasse zu Lasten des Straßenquerschnitts der B 4 ab.

Die Bürgerinitiative „StUB ja, aber keine Kosbacher / Wöhrmühlbrücke“ fordert, dass in den städtischen Verkehrswegenetzen der motorisierte Individualverkehr eine untergeordnete Rolle einnehmen und auch Parkraum reduziert werden soll. Dem Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr sei auch auf den Hauptverkehrsachsen oberste Priorität einzuräumen. Der BUND Naturschutz in Bayern e. V. empfiehlt diesbezüglich dringend ergänzende Maßnahmen im Bereich Erlangen Süd bis Erlangen Zentrum zur Einschränkung des MIV. Dies betrifft v. a. die Nürnberger Straße, deren Charakter sich in ihrem Verlauf wie folgt ändert:

Zwischen ihrem Beginn an der Gebbertstraße und der Einmündung der Stintzingstraße führt sie durch ein Wohngebiet mit Geschosswohnungsbau und an einem Sportgelände vorbei. Der BN betont, dass dort nahezu kein Anwohnerverkehr stattfindet. Tatsächlich erfolgt die Haupteinschließung der Gebäude von den anderen Seiten (Gebbertstraße, Hans-Geiger-Straße) und gibt es allenfalls einen zweiten Erschließungsweg über die Nürnberger Straße, so dass ein Anliegerverkehr gering und voraussichtlich entbehrlich ist. Daher kann die Nürnberger Straße dort für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden, um anstelle der Fahrbahn einen besonderen Bahnkörper für die StUB unter Mitbenutzung durch den Stadtbus zu schaffen. Ein entsprechender Querschnitt ist in Abb. 72 des Erläuterungsberichtes dargestellt und wird auch vom BN für den Erhalt der Alleeabäume uneingeschränkt empfohlen. Diese Lösung schont gliedernde und belebende Grünstrukturen im Siedlungsbereich (vgl. Grundsatz 7.1.3.5 Abs. 6 RP7) und erfordert keine erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 BayLplG). Auf der anderen Seite bestehen aus straßenverkehrlicher Sicht keine Bedenken. Daher wird als Maßgabe formuliert, dass die Nürnberger Straße zwischen Gebbertstraße und Stintzingstraße für den MIV gesperrt und die StUB-Trasse anstelle der bisherigen Straße angelegt wird (**Maßgabe F 9**).

Im Abschnitt zwischen Stintzingstraße/ Komotauer Straße und Am Röthelheim, wo sich der Raum zum Ohmplatz aufweitet, hat die Nürnberger Straße eine traufständige Bebauung und einen breiten Querschnitt mit Alleeabäumen zu beiden Seiten. Hier sieht die Planung vor, den breiteren Querschnitt dafür zu nutzen, die Straßenbahngleise auf die Außenseite der Allee zu verlagern. Die Straße würde nicht verändert, die Radwege würden von der Alleeaußenseite in die Mitte an den Rand der Straße verlegt (vgl. Abb. 73 des Erläuterungsberichtes). Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) macht darauf aufmerksam, dass die StUB beim Übergang aus der Mitte des Straßenquerschnitts auf die Außenseite der Allee zweimal wahrscheinlich im spitzen Winkel den Radweg kreuzt. Beim Wechsel in diesen Querschnitt sollte daher so geplant werden, dass durch den gleichzeitigen Verschwenk des Radwegs, die Kreuzung möglichst rechtwinklig erfolgt (**Hinweis H 6**). Der VCD spricht sich jedoch für die durchgehende Anordnung von StUB und Radweg in der Mitte der Allee aus; die Straße würde auf der Außenseite der Allee neu angelegt (vgl. Abb. 74 des Erläuterungsberichtes). Diese Alternative wird gemäß Erläuterungsbericht im Zusammenhang mit einer Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus diesem Bereich der Nürnberger Straße diskutiert. Nachteilig ist, dass sich die versiegelte Fläche zu Lasten des Grünstreifens erhöht. Aus landesplanerischer Sicht ist zu prüfen, ob nicht auch dieser Abschnitt für den motorisierten Individualverkehr komplett gesperrt werden kann (**Maßgabe F 10**), um auch dort einen Querschnitt wie in Abb. 72 des Erläuterungsberichtes zu ermöglichen. Da der Abschnitt südlich der Stintzingstraße ohnehin für den Durchgangsverkehr gesperrt würde (s.o.), gäbe es auch in diesem Abschnitt keinen nennenswerten Durchgangsverkehr, denn dieser würde großräumiger über z. B. Gebbertstraße oder Koldestraße – Karl-Zucker-Straße fließen. Zugleich wären alle anliegenden Grundstücke weiterhin über untergeordnete Straßen an den Alleeaußenseiten (Strümpelstraße, Sudetenstraße, Ohmplatz) erschlossen. Umlenkungen des Anliegerverkehrs sind gering und daher für die Vermeidung von Eingriffen in die Allee verhältnismäßig. Die Maßgabe F 10 wird lediglich als Prüfauftrag formuliert, weil die verkehrstechnische Machbarkeit im Detail noch nicht nachgewiesen ist. Außerdem soll vor einer Festlegung den betroffenen Anwohnern noch

Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern. Es soll aber zum Ausdruck gebracht werden, dass diese Lösung aus raumordnerischer Sicht bevorzugt wird.

Nördlich der Reinhardstraße ist die Nürnberger Straße die einzige Fahrbahn und wird für den Anliegerverkehr benötigt. Zugleich verengt sich der Straßenquerschnitt und lässt nicht mehr für beide Fahrtrichtungen genug Platz für einen besonderen Bahnkörper neben der Straße. Deshalb wird die StUB in nördlicher Richtung als besonderer Bahnkörper und in Gegenrichtung im Mischverkehr von MIV und StUB auf straßenbündigem Bahnkörper geführt (vgl. Abb. 75 des Erläuterungsberichtes). Alternativen wurden nicht vorgeschlagen und drängen sich nicht auf.

Ab dem Knotenpunkt Nürnberger Straße / Werner-von-Siemens-Straße verläuft die Vorzugsvariante in einem Verschwenk über Werner-von-Siemens-Straße – Sieboldstraße – Langemarckplatz – Henkestraße - Güterhallenstraße, während die Rückfallebene weiter der Nürnberger Straße bis zur Güterhallenstraße folgt. In der Werner-von-Siemens-Straße soll die StUB im bisherigen Mittelstreifen auf besonderem Bahnkörper mit Rasengleis geführt werden. Aus Sicht des Bund Naturschutz in Bayern e. V. (BN) hat der Verschwenk durch die Sieboldstraße verkehrliche Vorteile. Er empfiehlt dringend die Sperrung der Sieboldstraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Beethovenstraße oder sogar Mozartstraße für den motorisierten Individualverkehr. Eine Begründung ist in der Stellungnahme nicht enthalten. Ein erkennbarer Vorteil wäre, dass in der Werner-von-Siemens-Straße die Linksabbiegespur in die Sieboldstraße, die den für die StUB verfügbaren Raum einschränkt, entfallen könnte. Auch hierbei handelt es sich um ein Detail, dass auf Ebene der Raumordnung noch keiner Festlegung bedarf.

Für die Regnitzquerung wurde eine Nutzung vorhandener Talquerungen, zumeist des Büchenbacher Dammes, von Verbänden, Bürgerinitiativen und aus der Öffentlichkeit vehement gefordert. Verbunden mit der Forderung vorhandene Talquerungen zu nutzen, ist die Befürchtung, dass sonst der Verkehrsfluss beschleunigt würde und deshalb mehr Verkehr angezogen würde. Mehrfach wurde eingefordert, dass eine Streckenführung auf zwei der vier Spuren des Büchenbacher Dammes erfolgt. Diesbezüglich wird von der Bürgerinitiative „StUB ja- aber keine Kosbacher / Wöhrmühlbrücke“ argumentiert, dass der Autoverkehr für die angestrebte Verkehrswende in jedem Fall, d. h. selbst ohne StUB deutlich reduziert werden müsse durch z. B. Sperrung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr, Citymaut, Abbau der Parkmöglichkeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Durch solche Maßnahmen und natürlich die Entlastungswirkung der StUB würde auf den Straßen Platz frei für die StUB.

Der Straßenquerschnitt des Büchenbacher Dammes weist von Erlanger Seite bis zur Regnitz je zwei Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen auf. An der Regnitz wird dann einer der inneren Fahrstreifen mit dem nördlichen Fahrstreifen zusammengeführt. Bis zur Ausfahrt auf die Schallershofer Straße gibt es nur noch einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Büchenbach aber drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Erlangen, danach dann wieder zwei Fahrstreifen je Richtung. Um der StUB zwei Fahrspuren zuzubilligen, würde daher nicht jeweils einer von zwei Fahrstreifen umgewidmet bzw. umgebaut, sondern teilweise würden drei Fahrstreifen in Richtung Erlangen auf einen reduziert. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung in Spitzenzeiten, wegen der diese Regelung geschaffen wurde, ist eine so drastische Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Straße für den MIV nicht vertretbar. Die Entlastungswirkung der StUB und die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minderung des MIV würden voraussichtlich ebenfalls nicht ausreichen, um die Verkehrsbelastung soweit zu reduzieren, dass durchgehend nur ein Fahrstreifen je Richtung ausreicht. Hinzukommt, dass eine mögliche Entlastung durch die StUB erst nach Inbetriebnahme, die Einschränkung des MIV aber schon während der Bauzeit wirksam würde.

Zwischenergebnis: In der Nürnberger Straße sind Einschränkungen des MIV verkehrsverträglich und für den Erhalt von stadtbildprägenden Grünstrukturen aus raumordnerischer Sicht erforderlich.