

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/033/2020

Stadt-Umland-Bahn (StUB); Vorstellung der Voruntersuchung aus der Verkehrsanlagenplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	08.12.2020	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	08.12.2020	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Der Stadtrat Erlangen nimmt die beiliegenden Pläne als Ergebnis der Voruntersuchung aus der Verkehrsanlagenplanung der Stadt-Umland-Bahn zur Kenntnis und empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn für das Stadtgebiet Erlangen auf dieser Grundlage die Planungen fortzusetzen.
2. Für den Bereich zwischen Hutgraben und Weinstraße in Tennenlohe ist eine weitere Variantenstudie in Arbeit, so dass dieser Bereich in der dargestellten Planung noch nicht als final anzusehen ist.
3. Gemäß Beschluss VI/007/2020 und 613/008/2020 wird im Bereich der Brucker Lache eine weitere ergebnisoffene Untersuchung durchgeführt, die die kleinräumigen Alternativen und die unterschiedlichen Eingriffe in Wald und Straße transparent darstellt. Auch hier ergibt sich die finale Lage erst nach Abschluss der Untersuchungen.
4. Die Unterführung unter den Gleisen der DB Netz AG zwischen Goethestraße und Großparkplatz/Regnitzstadt soll möglichst auch für eine Mitnutzung durch den Linienbusverkehr ausgestaltet werden. Hierzu ist es erforderlich, die Unterführung in zwei kürzere Teilbauwerke zu splitten. In einem Teilbauwerk ist die Mitführung des Radverkehrs möglich. Die Stadt Erlangen sichert dem ZV StUB die anteilige Tragung der entsprechenden Kosten aus Planung und Bau der Radverkehrsanlage und der Ausrüstung für den Busverkehr zu.
5. Soweit der Realisierungswettbewerb zur Regnitzquerung eine Unterquerung unter der Autobahn A 73 ergibt, soll dort ebenfalls eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr integriert werden. Auch hierfür sichert die Stadt Erlangen dem ZV StUB die anteilige Tragung der entsprechenden Kosten aus Planung und Bau zu.
6. Im Bereich Büchenbach zwischen In der Reuth und Mönaustraße sowie zwischen Lindnerstraße und Ende der Bebauung bewirkt die Seitenlage der Gleistrasse umfangreiche Eingriffe in die bepflanzten Wälle. Hier soll als kleinräumige Variante ein straßenbündiger Bahnkörper untersucht werden. Die finale Lage ergibt sich nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse.
7. Im Bereich des Baugebietes 413 fand die Preisgerichtssitzung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs (611/265/2018) statt. Das Wettbewerbsergebnis wird bei den StUB-Planungen berücksichtigt und ggf. angepasst.
8. Für den Bereich Lindnerstraße liegt ein Antrag des Stadtteilbeirats Büchenbach vor. Der

Sachverhalt wird durch Zweckverband und Stadtverwaltung nochmal transparent aufbereitet.

9. Die Verwaltung wird beauftragt, sobald das Ergebnis der unter 4. und 5. genannten Maßnahmen feststeht, die entsprechenden Haushaltsmittel für den Anteil der Stadt Erlangen für die Haushaltsjahre 2021 – 2023 zu beantragen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach plant als leistungsfähiges ÖPNV-Angebot eine Verlängerung der in Nürnberg bestehenden Straßenbahn, ausgehend von der bisherigen Endhaltestelle Nürnberg „Am Wegfeld“ über Erlangen nach Herzogenaurach.

Zu 1.:

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn hat im Nachgang des Raumordnungsverfahrens die Verkehrsanlagenplanung soweit voran getrieben, dass nun das Ergebnis der Leistungsphase 2 in Form beiliegender Lagepläne („Voruntersuchung“) vorgelegt wird. Für diese Leistungsphase hat der Zweckverband in Abstimmung mit den Stadtverwaltungen eine Planungstiefe im Maßstab 1:2.500 beauftragt. Gegenüber dem Raumordnungsverfahren mit Plänen im Maßstab 1:10.000 ist dies eine vierfach vergrößerte Darstellung und entspricht der üblichen Detailtiefe überörtlicher Planungen.

Mit den vorgelegten Plänen der Voruntersuchung wird die Grundlage nicht nur für die nächste Leistungsphase der Verkehrsanlagenplanung gelegt, sondern auch die Basis für die weiteren Fachplaner, insbesondere die Planer der Ingenieurbauwerke sowie die Schall- und Umweltgutachter. In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung findet eine weitere Verfeinerung und Abstimmung statt; der Maßstab vergrößert sich dann nochmals um den Faktor 5 auf 1:500 als Grundlage des Antrags auf Planfeststellung.

Die Planung zeigt neben der bekannten Vorzugstrasse (vgl. Stadtratsbeschlüsse vom 29.05.2019 bzw. des Verbandsausschusses vom 07.06.2019) auch die Varianten, die hier wie zuvor im Raumordnungsverfahren als Rückfallebenen betrachtet werden. Da die Planung von Varianten explizit in der Leistungsphase 2 vorgesehen ist, werden die Rückfallebenen mit Beginn der Leistungsphase 3 nicht mehr weiter bearbeitet.

Gegenüber der Stadtratsbefassung im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens ist neben der größeren Detailtiefe vor allem die Linienführung der Regnitzgrundquerung optimiert worden. Somit orientiert sich die gewählte Linie nun eher am Siedlerweg statt am Weg „An den Seelöchern“.

Unterhalb der straßengenauen Ebene ergeben sich gegenüber dem bisherigen Diskussionsstand Änderungen in der Friedrich-Bauer-Straße, wo aktuell ein straßenbündiger Bahnkörper angenommen wird, sowie in der Hammerbacherstraße, wo eine Lage des Gleiskörpers westlich der Straße als vorteilhaft für die Querung der Südkreuzung und die Haltestellenlage in Relation zum Siemens Campus und möglichen universitären Nutzungen gesehen wird.

Für den Korridor der Nürnberger Straße wurden die Maßgaben und Hinweise aus dem Raumordnungsverfahren eingearbeitet. Da die Nürnberger Straße gemäß Planfall 3 (Busnetz und Stadt-Umland-Bahn (StUB)) des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen 2030 weiterhin von einer Buslinie befahren werden soll, wurde dennoch auch im Bereich Gebbertstraße bis Stint-

zingstraße die Bauform eines unabhängigen Bahnkörpers mit eingedecktem Gleis gewählt.

Die Lage der Haltestelle Mönaustraße wird gemäß den Planungen der Stadtverwaltung zu einem Busverknüpfungspunkt im westlichen Büchenbach nun in der Lindnerstraße vorgesehen. In der Feinplanung und der späteren Betriebsplanung ist ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass die betriebliche Abwicklung von Bus- und Straßenbahnverkehr so erfolgt, dass durchgehende Linien nicht von stehenden Fahrzeugen dort endender/wartender Linien behindert werden. Für diese Busse sind weiterhin (bzw. dann wieder) Busbuchten in der Mönaustraße erforderlich.

Zu 2.:

Im nördlichen Tennenlohe wurde in der Vorzugstrasse des Raumordnungsverfahrens von den früheren Planungen dahingehend abgewichen, dass eine Führung in möglichst langer Bündelung mit der B4 vorgesehen war, um erst nördlich des Feuerwehrhauses die Sebastianstraße zu erreichen (vgl. Beschluss des Stadtrates vom 29.05.2019). Der damit verbundene Eingriff in den Bannwald bei Vorhandensein einer Alternative hat die Landesplanungsbehörde dazu bewogen, diesen Vorschlag zurückzuweisen und die Empfehlung auszusprechen, entweder die als Alternative dargestellte Führung der Variante G-0001 (ursprüngliche Planung mit einer Führung quer über die landwirtschaftliche Fläche auf die Bushaltestelle Tennenlohe Kirche zu) oder eine Führung in der Sebastianstraße vorzusehen.

Die Führung in der Sebastianstraße scheidet nach weiterer Prüfung aufgrund zu geringer Breite an einer Engstelle aus. Die Führung in Form der Variante G-0001 ist prinzipiell möglich, wird aber den Belangen der Landwirtschaft und des Hochwasserschutzes nur bedingt gerecht, so dass der ZV StUB in einer weiteren Variantenstudie kleinräumig zwischen diesen beiden Linieneinführungen eine optimierte Trasse erarbeitet.

Das Ergebnis wird den Stadtratsgremien vsl. im ersten Halbjahr 2021 vorgestellt.

Zu 3.:

Siehe Vorlage VI/007/2020

Zu 4. und 5.:

Im Zuge der Entstehung der StUB-Achse bietet sich die Möglichkeit, parallele Radwegführungen in Achsen zu realisieren, die bislang nicht existieren. Hierzu zählt eine Radwegachse aus dem Bereich Arcaden / Kreuzung Güterhallenstraße / Güterbahnhofstraße / Goethestraße über den Großparkplatz an das Radwegenetz im Regnitzgrund, siehe Plannetz Radverkehr aus 613/219/2018. Diese Radwege würden durch die Ingenieurbauwerke der StUB geführt und erfordern deren Verbreiterung. Der ZV StUB hat satzungsgemäß nur die Aufgabe, die Stadt-Umland-Bahn zu planen, ist aber bereit ergänzende Planungen für den Verantwortungsbereich der Städte bei Vorliegen einer entsprechenden Kostenteilungsvereinbarung mit zu beplanen. Eine saubere Trennung zwischen Kosten für die Straßenbahn und Kosten für die Verkehrsträger im Verantwortungsbereich der Stadt ist aus satzungs-, haushalts- und zuwendungsrechtlicher Sicht erforderlich, aber auch um die Fairness zwischen den Verbandsmitgliedern zu wahren.

Zur Unterquerung der Bahngleise im Bereich der Güterhallenstraße (IV.) ist die Errichtung einer Unterführung erforderlich. Die bisherigen Planungen sahen hierfür ein ca. 130 m langes Bauwerk vor. Eine Busmitbenutzung wäre hierbei nicht möglich, da eine Einstufung als Tunnelbauwerk nach den Richtlinien des Straßenbaus erhebliche Auswirkungen auf die technischen Anforderungen der Straßenbahn hätte, die im Betriebsverbund mit dem bestehenden Straßenbahnnetz in Nürnberg nicht erfüllt werden könnten. (Eine Unterführung nur für die

Stadt-Umland-Bahn würde sich am Regelwerk der Eisenbahnen orientieren, wo eine größere Länge als Unterführung und damit nicht als Tunnel gilt.) Eine Trennung in zwei Teilbauwerke löst diese Problematik und ergibt gleichzeitig die Möglichkeit, auch für den Fuß- und Radverkehr einen direkten Anschluss zwischen Großparkplatz / Regnitzstadt und Güterhallenstraße zu schaffen. Eine Verbesserung der Radwegsituation im Bereich der Querung der Bahngleise kann aus geometrischen Gründen erst mit einer separaten Erneuerung der bestehenden Bahnunterführung erfolgen.

Bei der Frage der Autobahnquerung (Teil V. des Beschlusses) ergibt sich in Bezug auf den Radweg die besondere Thematik, dass die Frage einer Unter- oder Überquerung der A 73 letztgültig erst im laufenden Realisierungswettbewerb entschieden werden soll. Im Falle einer Unterquerung der A 73 ergeben sich für den Radweg moderate Höhenverhältnisse, ähnlich anderer Radwegtrassen im Stadtgebiet. Im Falle der Überquerung der A 73 ergibt sich durch die Höhenlage bei Überquerung der Autobahn eine Höhendifferenz von ca. 12 m zu den Radwegen im Regnitzgrund, an die der neue Radweg anschließen soll. Die Verkehrsanlagenplaner der StUB haben für das Erreichen dieses Radweges eine Lösung in Form einer Spirale erarbeitet. Jedoch wäre bei einer solchen Lösung aufgrund der erforderlichen Länge und Steigungsstrecken keine hinreichende Attraktivität für den Radverkehr mehr gegeben, da die vorhandene Strecke durch die Unterführung der Thalmühlstraße mit weniger Anstrengung zu befahren ist. Im Falle einer Überquerung der A 73 soll daher zunächst von einem Radweg abgesehen werden. Eine erneute Thematisierung nach Vorliegen des Wettbewerbsergebnisses Regnitzbrücke (was andere Lösungen als die dargestellte Spirale beinhalten kann) und Klarheit über die weiteren Planungsschritte bzgl. Regnitzstadt ist möglich.

Zu 6.:

Im Bereich des Adenauerrings wird in den Planunterlagen eine Führung als besonderer Bahnkörper, wie bislang geplant, dargestellt. Die hierzu vorgesehene Prüfung, ob zwischen In der Reuth und Mönaustraße auch ein straßenbündiger Bahnkörper sinnvoll in Betracht kommen kann, wird zu Beginn der folgenden Leistungsphase durchgeführt und anschließend den zuständigen Gremien vorgestellt.

Zu 7.:

In den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren wurde vom ZV StUB ferner ein Passus vorgebracht, wonach die Führung entlang der Außenkurve des Adenauerrings in Abhängigkeit von der weiteren Wohnbauentwicklung angepasst werden kann. Im Gestaltungswettbewerb für das Bebauungsplangebiet 413 ist dieser Punkt thematisiert worden. Änderungen an der Linienführung der StUB werden in Folge der Ergebnisse dieses Wettbewerbs geprüft.

Zu 8.:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 29.05.2019 beschlossen, dem Zweckverband zu empfehlen, in Übereinstimmung mit den früheren Planungen die vorliegende Variante mit einer Trassenführung durch die Lindnerstraße zu beplanen. Der Zweckverband ist dieser Empfehlung des Stadtrates gefolgt. Zweckverband und Verwaltung halten die vorliegende Planungslösung in Abwägung aller Belange auch weiterhin für die bessere der beiden möglichen Lösungen, insbesondere was die Haltestellenlage betrifft. Der Stadtteilbeirat Büchenbach hat mit Antrag 400/2020 beantragt, die Linienführung im Bereich Rudeltplatz zu ändern. Zweckverband und Verwaltung werden dieses Thema nochmal separat aufbereiten. Ein Änderungsverlangen gegenüber dem Zweckverband wäre aufgrund der vorliegenden Empfehlung nur unter Tragung aller Mehrkosten durch die Stadt möglich, um das finanzielle Gleichgewicht zwischen den Verbandsmitgliedern zu wahren.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die dargestellte Verkehrsanlagenplanung der Stadt-Umland-Bahn wird in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) weiter konkretisiert und in der Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) dem Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG zugeführt. Die anderen Fachplanungen basieren auf der Verkehrsanlagenplanung und werden ebenfalls vom ZV StUB weiter vorangetrieben.

Der intensive Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung Erlangen findet weiterhin gebündelt über das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung statt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen: Lagepläne 1:2.500

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang