

Anlage 5



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# **Virtuelles Lokalforum Büchenbach**

## **Herzlich willkommen!**

22. April 2021

# Die StUB



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Stadt-Umland-Bahn: Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn nach Erlangen und ins weitere Umland
  - Als schnelles Schienenverkehrsmittel
  - Auf weitgehend eigener Infrastruktur
    - Dort unabhängig vom Straßenverkehrsfluss
- Ziel:
  - Verlagerung von Autoverkehr auf ÖPNV
    - Insbesondere Pendler
  - Entsprechende Verringerung von Fahrzeugemissionen (CO<sub>2</sub>, Feinstäube, NO<sub>x</sub>, ...)
  - Verringerung von Staus

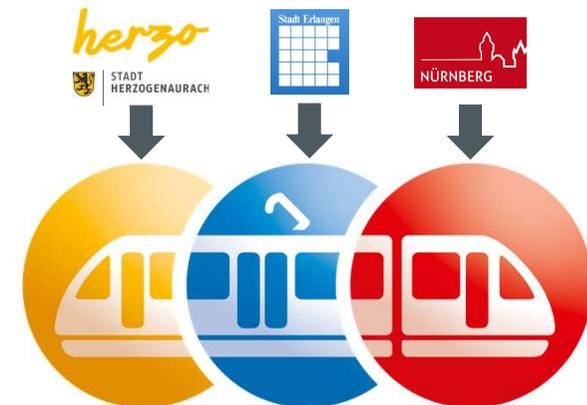
# Der ZV StUB



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Gründung: April 2016
- Mitglieder: Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach
- Aufgaben: Planen, Bauen und Betreiben der StUB
- Rechtsgrundlage: Bayer. Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit
  - Körperschaft des öffentlichen Rechts
- Verbandsvorsitz rotiert zwischen den Stadtoberhäuptern
- Geschäftsstelle in Erlangen
  - Koordination der Planungsbüros
  - Abstimmung der Planung mit den Städten
  - Kommunikation mit der Öffentlichkeit
    - Umfangreiches Dialogkonzept



# Dialog im Fokus



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- **Aktiver Dialog** und Beteiligung (Bürger, Vereine, Organisationen, Politik etc.)
- Fester Bestandteil: **Dialogforum**
  - **Innerer Kreis** (Zufallsbürger, Interessensvertreter, Stadtoberhäupter, Leiter des ZV StUB)
  - **Äußerer Kreis** (Politik, weitere Interessensvertreter)
  - Weitere Beteiligungsformate: Lokalforen, Kinder- und Jugendbeteiligung, Onlinedialog, Offene Geschäftsstelle

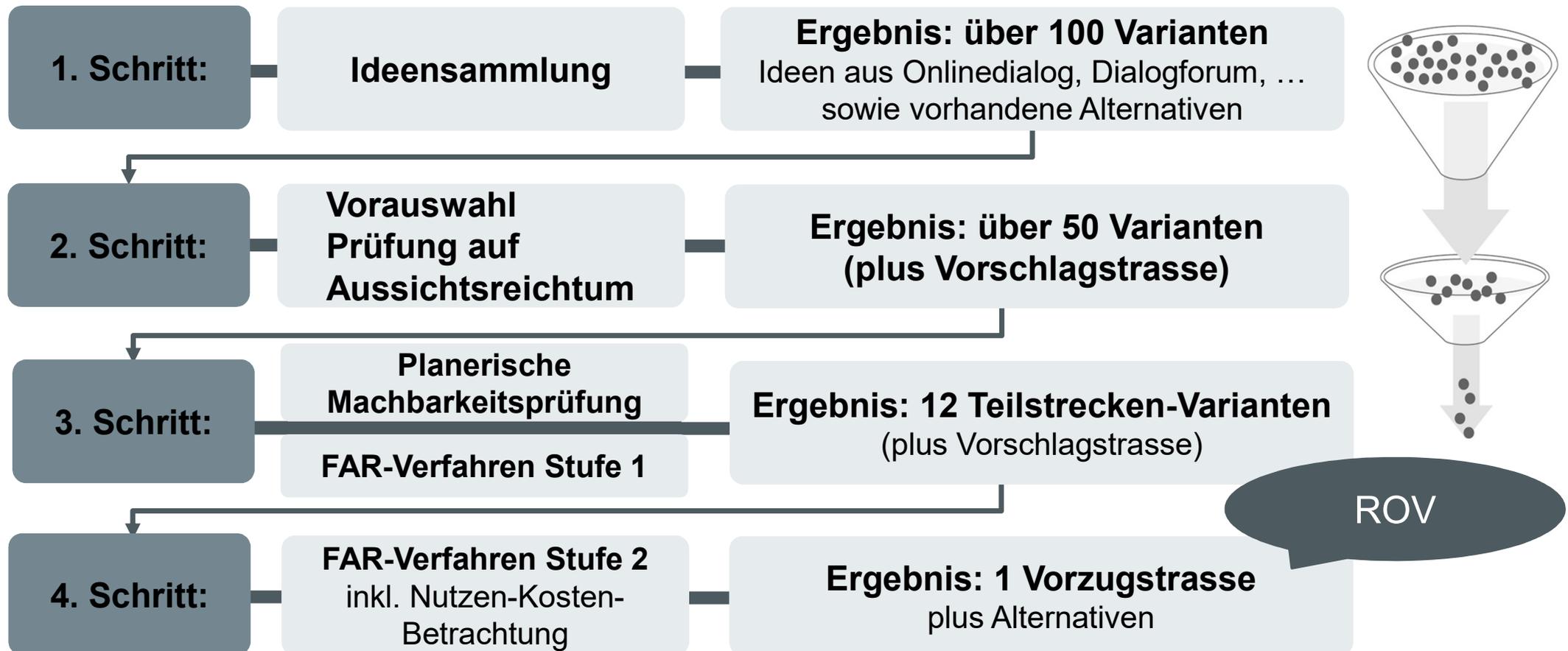


# Das Verfahren „Wo“



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH







StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Das Raumordnungsverfahren

# Raumordnungs- verfahren



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Einleitung am **4. Juli 2019** durch Regierung von Mittelfranken
- Landesplan. Beurteilung: Veröffentlichung am **27. Januar 2020**
  - Die **Stadt-Umland-Bahn** ist **raumverträglich**.
  - Lediglich im **nördlichen Tennenlohe** ist eine **Anpassung** des Streckenverlaufs erforderlich.
  - **Maßgaben** für die weitere Planung in den Bereichen:
    - Verkehr, Wirtschaft (inkl. Land- und Forstwirtschaft),  
Energieversorgung, Freiraumschutz
  - **Hinweise** für die weitere Planung

# Der aktuelle Planungsstand



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Leistungsphase „Vorplanung“ abgeschlossen
  - Konkretisierung des Streckenverlaufs: Pläne im Maßstab 1:2.500
- **Beginn der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)**
  - Vertiefte Planung der Brücken und Unterführungen
  - Entscheidung über Streckenverlauf Tennenlohe
  - Prüfauftrag B 4
  - **Entscheidung über den Streckenverlauf Büchenbach**
  - Park- & Ride-Anlage Raststätte Aurach
  - Fachgutachten, z. B. Umwelt, Verkehr, Schall



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# StUB-Streckenverlauf im Bereich Rudeltplatz

# Inhalt



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Gegenwärtige Situation
- Rückblick
- Optimierungsansätze



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Gegenwärtige Situation



Luftbild 2020, © Stadt Erlangen

# Gegenwärtige Situation



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Fotos: Stadt Erlangen



Seit 2020  
Busverkehr mit  
Verknüpfungspunkt  
in der  
Lindnerstraße





**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Rückblick

# Rückblick Lokalforum Büchenbach 6.6.2018



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Vielfach geäußelter Wunsch:

## Trasse näher an Siedlungsschwerpunkte rücken

- Für kürzere Wege von Wohnung zur Haltestelle
  - Führung am Adenauerring als *zu siedlungsfern* kritisiert
- 
- Die gewünschte siedlungsnähere Führung ist wegen enger Straßenquerschnitte nur im Bereich Rudeltplatz/Lindnerstraße möglich (enthalten in Variante 2012, Raumordnungsverfahren und Vorplanung)
  - Trotzdem wurde für das Raumordnungsverfahren auch eine Führung über Adenauerring als Alternative geprüft (Variante B-1061)

# Rückblick: Variante B-1061



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Kartengrundlage: Topographische Karte 1:25000, Blatt-Nr. 6332, 6431, 6432, 6531, 6532  
Wiedergabe mit Genehmigung des Bayerischen Landesamt f. Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Auftrg.-Nr. 23940, 23945, 24057

## Planung

-  Haltestelle
-  unabhängiger Bahnkörper
-  besonderer Bahnkörper
-  straßenbündiger Bahnkörper
-  Brücke
-  Standort Regenrückhaltebecken
-  Sonderbaufläche eventuelle BE-Fläche (Baumbestand schützen)
-  Einschnittböschung
-  Dammböschung

## Zeichenerklärung

### Trasse der Zuschuss-Rahmenanmeldung



### Trasse der Variante 1061



**Anlage 1**  
Kartendarstellung der Trassenführung

Bereich	Büchenbach
Maßstab	-
Stand	03.05.2019
Planersteller	Ingenieurgesellschaft StUB
Auszug aus Plan	G-G-0003-1-SBT-002-LP-10000-0D G-G-0002-1-SBT-002-LP-10000-0D



**StUB**  
STADT-UMLAND-BAHN

Zusammenfassung der Haltestellen Josef-Will-Straße und Mönaustraße zur neuen Haltestelle Westerwaldweg, da 84 m-Gerade für Barrierefreiheit nur an dieser Stelle möglich  
→ sehr unattraktive Lage

# Rückblick: Variante B-1061



## StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

ZG	Kriterium (K)	Unterkriterium	Bewertungsmaßstab	Beschreibung	Verbale Bewertung	K	ZG
Fahrgast	Reisezeit	Reisezeitänderung	Stunden pro Werktag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Der Einfluss in die Reisezeit ist marginal und ist vergleichbar zur G0001.	0,0	-0,3
	Umsteigen	Anzahl Umstiege	durchschnittliche Anzahl pro Werktag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Die Anzahl der durchschnittlichen Umstiege pro ÖV-Fahrgast ist vergleichbar mit der G0001.	0,0	
	Erschließung	Einwohner und Beschäftigte im Einzugsbereich StUB	Anzahl	G0001: 9.316 1061: 8.720	Aufgrund der geringen Haltestellenabstände wurde in der Variante eine Haltestelle eingespart. Dadurch verringert sich das Fahrgastpotential für die Variante, was zu einer schlechteren Bewertung führt.	-1,0	
Betrieb	Betriebsaufwand	Betriebsleistung / Mehrleistung	Fahrplan km StUB	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.	Die Variante ist vergleichbar zur G0001. Der Fahrzeugbedarf wird ebenfalls nicht tangiert.	0,0	0,0
		Fahrzeugbedarf	Züge	Bewertung aus Betriebsuntersuchung der Gesamtvarianten.			
	Streckenqualität	Streckenführung	gon/km	G0001: 212,87 1061: 200,43	Die Streckenführung ist etwas geradliniger, die Trassierung ist vergleichbar. Der Anteil des besonderen Bahnkörpers an der Streckenlänge ist nahezu identisch, daher ist die Störungsanfälligkeit ebenfalls vergleichbar. Insgesamt ist die erzielbare Streckenqualität daher ebenfalls vergleichbar.	0,0	
		Trassierung	qualitativ	G0001: Sehr enge Radien: 0 1061: Sehr enge Radien: 0			
		Störungsanfälligkeit	Länge besonderer Bahnkörper in km	G0001: ~1,562 km = 90 % 1061: ~1,749 km =100 %			
Kommune	Investitionen (Eigenanteil)	Investitionen in Strecke	Differenz zu G0001 in €	-0,5 Mio. €	Der zu erwartende Eigenanteil des Vorhabenträgers an den Investitionen im Verhältnis zur G0001 ist geringer. Die Förderwürdigkeit in Kombination mit einer förderwürdigen Gesamttrasse ist weiterhin erwartbar.	1,0	0,3
		davon Investitionen in straßenbündiger Bahnkörper	Differenz zu G0001 in €	-0,5 Mio. €			
		Investitionen in Ingenieurbauwerke	Differenz zu G0001 in €	0 €			
	Stärkung Umweltverbund	Aussicht auf Förderwürdigkeit	NKI	Einschätzung auf Basis der NKU zu den Regnitzquerungen.	Die Verlagerung des Pkw-Verkehrs ist vergleichbar. Synergien mit dem Busverkehr entstehen durch ein verbessertes Bus-Verknüpfungspotential in der Mönaustraße auf der G0001. In der Variante gibt es keine vergleichbaren Möglichkeiten.	-1,0	
		Verlagerter Pkw-Verkehr	Pkw-km/Tag	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.			
	Konfliktpunkte	Synergieeffekte Busverkehr	verbal	Verknüpfungspotential Bahn/Bus an der Haltestelle Mönaustraße ist in der G0001 besser.	Es bestehen etwas weniger Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr sowie etwa gleich viele weitere Konflikte wie bei der G0001. Insgesamt sind die Konflikte somit gegenüber der G0001 verringert.	1,0	
		Konflikte Straßenverkehr	verbal	G0001: 6 Konfliktpunkte mit dem Straßenverkehr 1061: 4 Konfliktpunkte an Knoten und Einmündungen			
Konflikte Rad-/Fußverkehr		verbal	G0001: 5 Konflikte mit dem Radverkehr 1061: 4 Konflikte mit dem Radverkehr				
	weitere Konflikte (Gebäude, Zufahrten)	verbal	G0001: 1 weitere Konflikte (zufahrt km 122,7+40 Parkplatz Sportplatz) 1061: 1 weitere Konflikte (zufahrt km 122,7+40 Parkplatz Sportplatz)				
Allgemeinheit	Streckensensitivität	Flächenverbrauch	verbal	Aus Umweltbericht	Beeinträchtigung der Schutzgebiete und -objekte ist vergleichbar. In der Variante wird der Sportplatz geringfügig stärker tangiert.	-1,0	-0,3
		Beeinträchtigung Schutzgebiete und -objekte	verbal	Aus Umweltbericht			
		Wasserrechtliche Eingriffe	verbal	Aus Umweltbericht			
	Städtebau	Erscheinungsbild Straßenraum	verbal	G0001: neutral 1061: neutral	Städtebaulich ergeben sich für die beiden Trassen keine wesentlichen Unterschiede.	0,0	
		Erschlossene Entwicklungs- und Sanierungsgebiete	Aufzählung	G0001: 1 (Büchenbach); 1061: 1 (Büchenbach)			
		Erreichbarkeit von Schwerpunkten mit zentraler sozialer, kultureller oder wirtschaftlicher Bedeutung	Aufzählung	G0001: keine 1061: keine			
	Klima- und Umweltschutz	CO2-Ausstoß / Schadstoffemissionen (Feinstaub)	Tonnen	Bewertung aus Verkehrsmodellierung der Gesamtvarianten.	Die Verlagerung des KFZ-Verkehrs auf die StUB ist vergleichbar. Die Emissionen sind daher ebenfalls vergleichbar. Einschränkungen durch Schall und Erschütterungen sind ebenfalls im gleichen Umfang zu erwarten.	0,0	
Schall / Erschütterungen		qualitativ	Aus Umweltbericht				

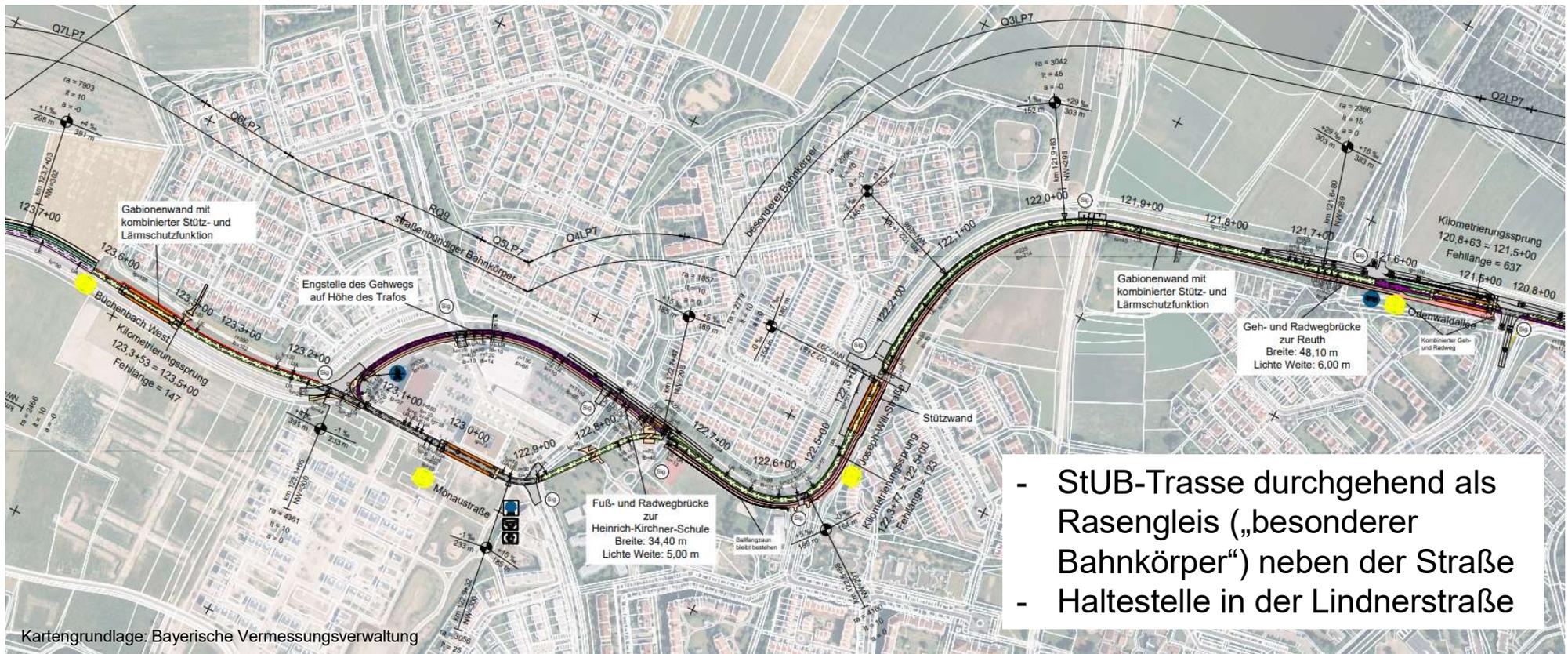
Gesamtergebnis **-0,3**

# Ergebnis Voruntersuchung 2020



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



- StUB-Trasse durchgehend als Rasengleis („besonderer Bahnkörper“) neben der Straße
- Haltestelle in der Lindnerstraße



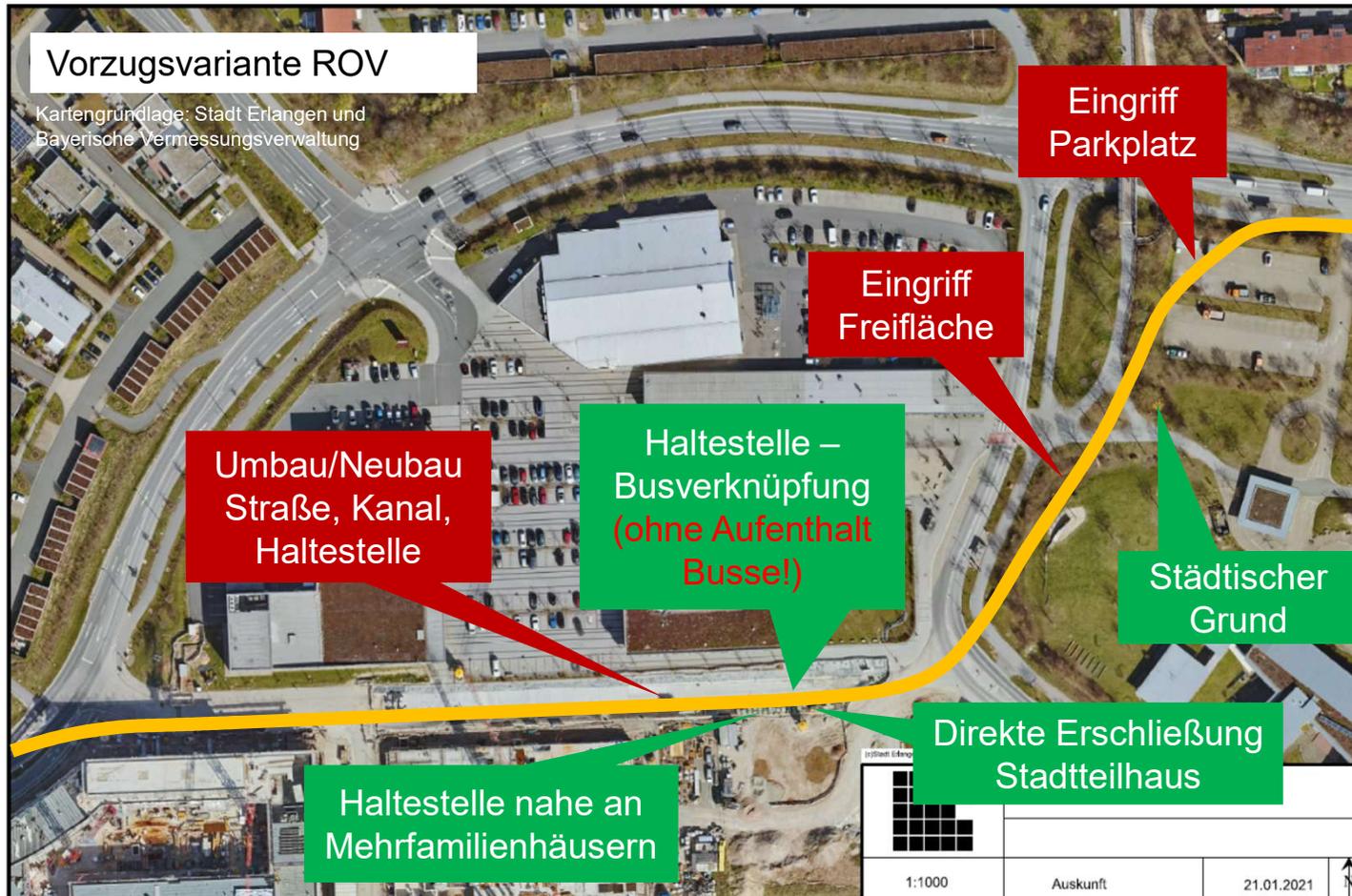
# Vor-/Nachteile

## Variante Lindnerstraße



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



- Bus-StUB-Verknüpfungspunkt städtebaulich gut realisierbar
- StUB im öffentlichen Raum integriert und erkennbar „Werbeeffekt“
- ÖPNV auch Frequenzbringer für Stadtteilplatz, Endpunkt der „Büchenbacher Anlage“
- Zentrale Lage zu Stadtteilhaus und Einkaufszentrum Rudeltplatz
- Attraktive Umgebung und sicherer Aufenthalt an der Haltestelle

# Baurecht Schulfläche: Bebauungsplan 405 1D



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



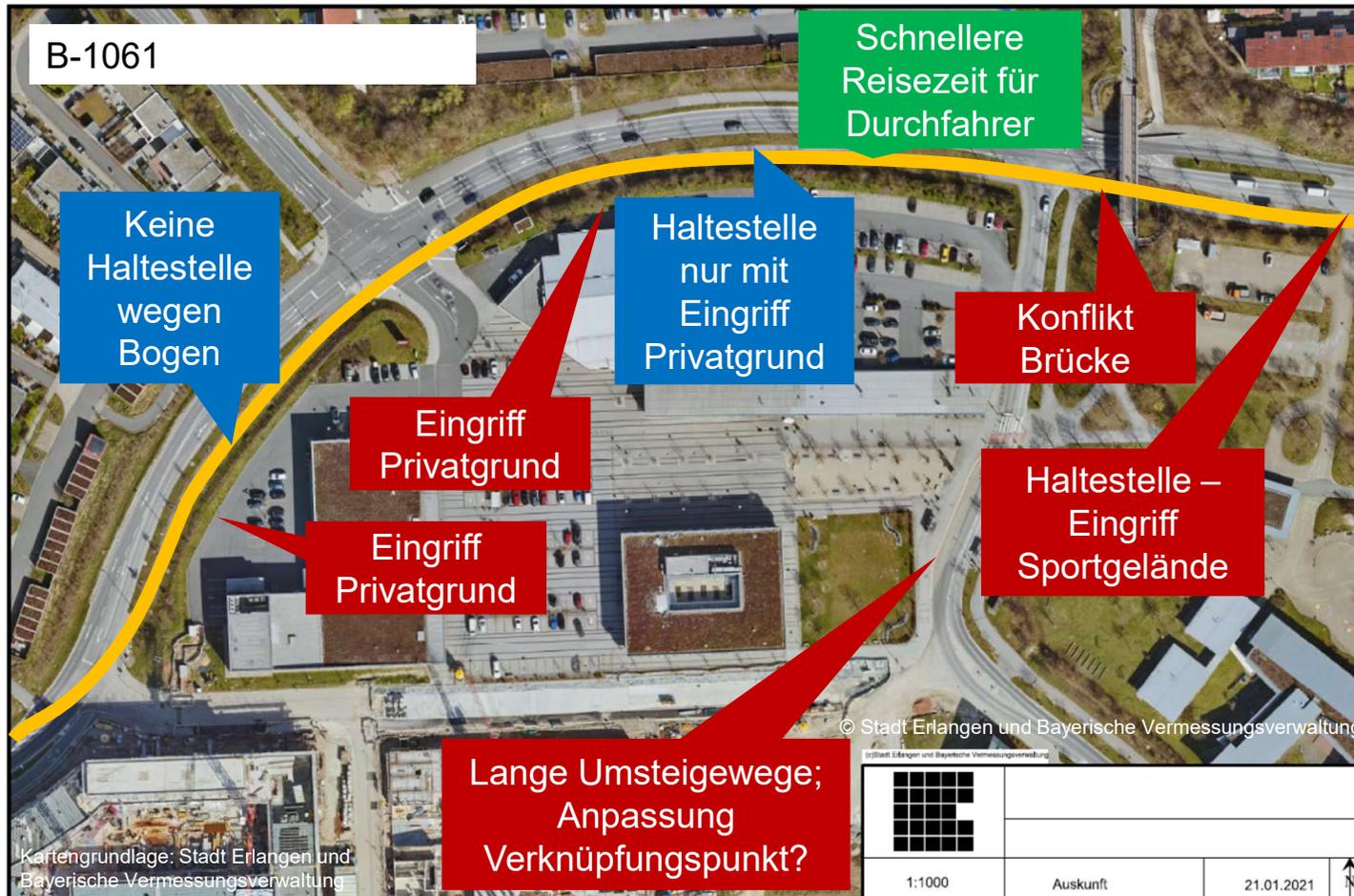
Kartengrundlage: Stadt Erlangen und  
Bayerische Vermessungsverwaltung

# Vor-/Nachteile Variante B-1061



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



- Bus-StUB-Verknüpfungspunkt nicht zentral, lange Umsteigewege
- ÖPNV an Hauptstraße, geringe Aufenthaltsqualität
- Keine Integration in den öffentlichen Raum
- Stadtteilhaus und städtebauliches Zentrum wird nicht direkt erschlossen

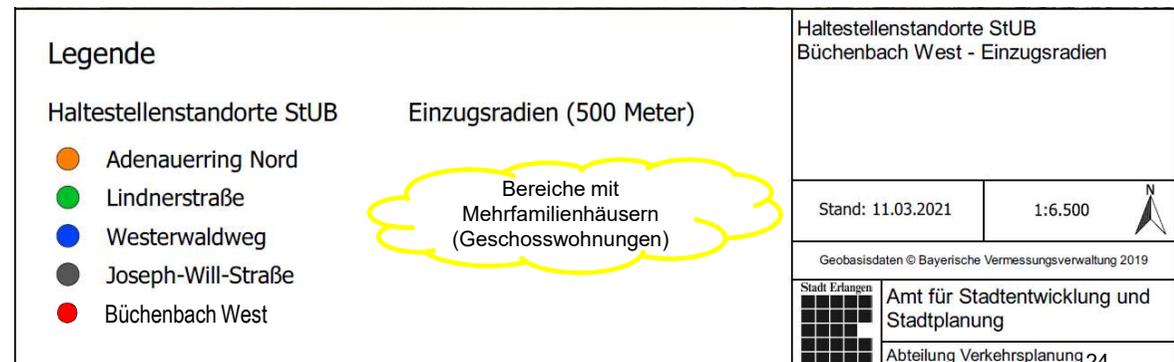
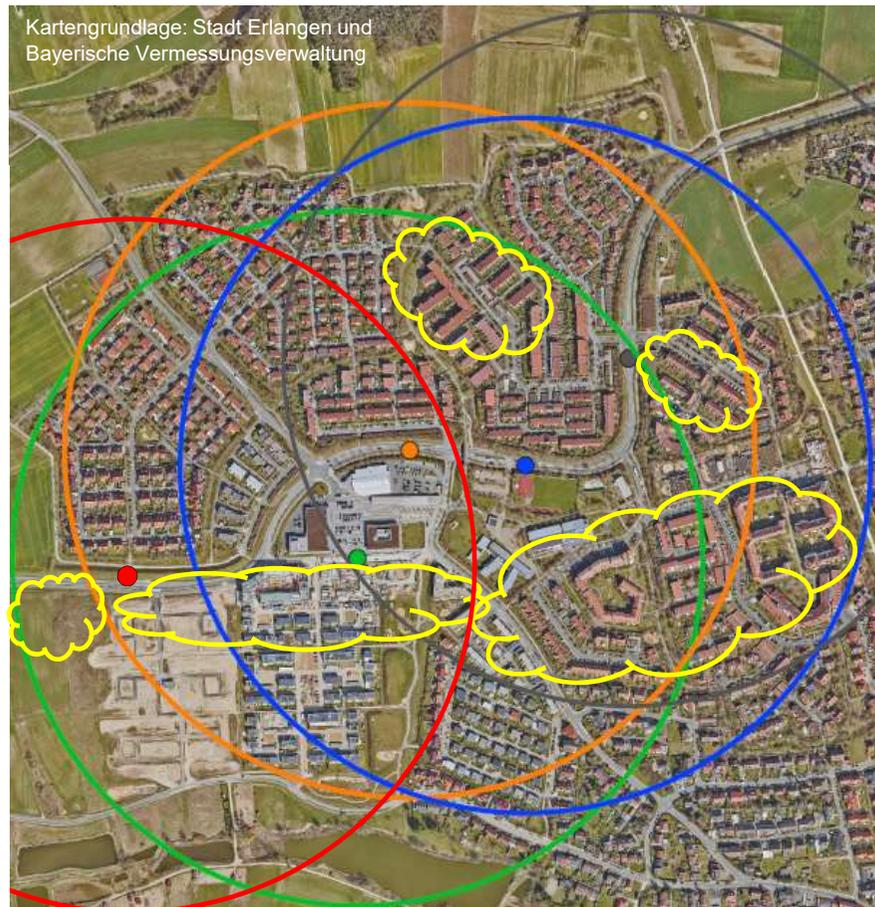
# Vergleich Einzugsradien (500 m)



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Lindnerstraße: zentrale Erschließung ausgehend vom Rudeltplatz bei sehr guter Zugänglichkeit
- Gemäß Vorzugsvariante aus dem ROV: bessere Erschließung Mehrfamilienhausbebauung durch Haltestelle





**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Optimierungsansätze

# Neue Rahmenbedingungen



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Ausgangspunkt: Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)

→ Straßenbündiger Bahnkörper jetzt auch förderfähig

- Aktuell nur auf Bundesanteil der Förderung (75%)

→ Straßenbündige Führung auf Adenauerring könnte Haltestelle im Bereich des Nahversorgungszentrums ermöglichen

Voraussetzung: straßenbündige Führung mindestens ab Josef-Will-Straße

- Derzeit in Prüfung
- Ist dem Stadtrat als separates Thema angekündigt

→ Konsequenz: Autoverkehr auf Adenauerring und StUB fließen gemeinsam

→ Kurvengeschwindigkeit StUB im Bereich Kreuzung Donato-Polli-Straße 25-30 km/h

# Ergänzende Variantenuntersuchungen



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

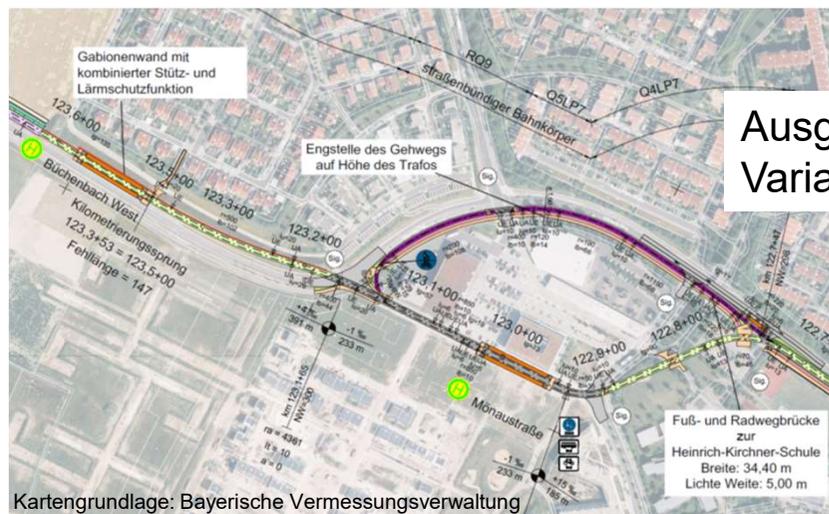
- 1. Optimierungsansätze für die Trassenführung über **Lindnerstraße**
  - 1a: Trasse näher an die Brücke  
→ verringerter Eingriff in Parkplatz und Freifläche
  - 1b: Trasse an Stelle der Brücke  
→ kaum Eingriff in Parkplatz und Freifläche
  - 1c: Trasse straßenbündig in der Mönaustraße  
→ kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche
- 2. Optimierungsansätze für die Trassenführung entlang **Adenauerring**
  - 2a: Straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße  
→ kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche
  - 2b: Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper  
→ kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche
  - 2c: Straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper  
→ kein Eingriff in Parkplatz und Freifläche



StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# 1. Optimierungsansätze Lindnerstraße

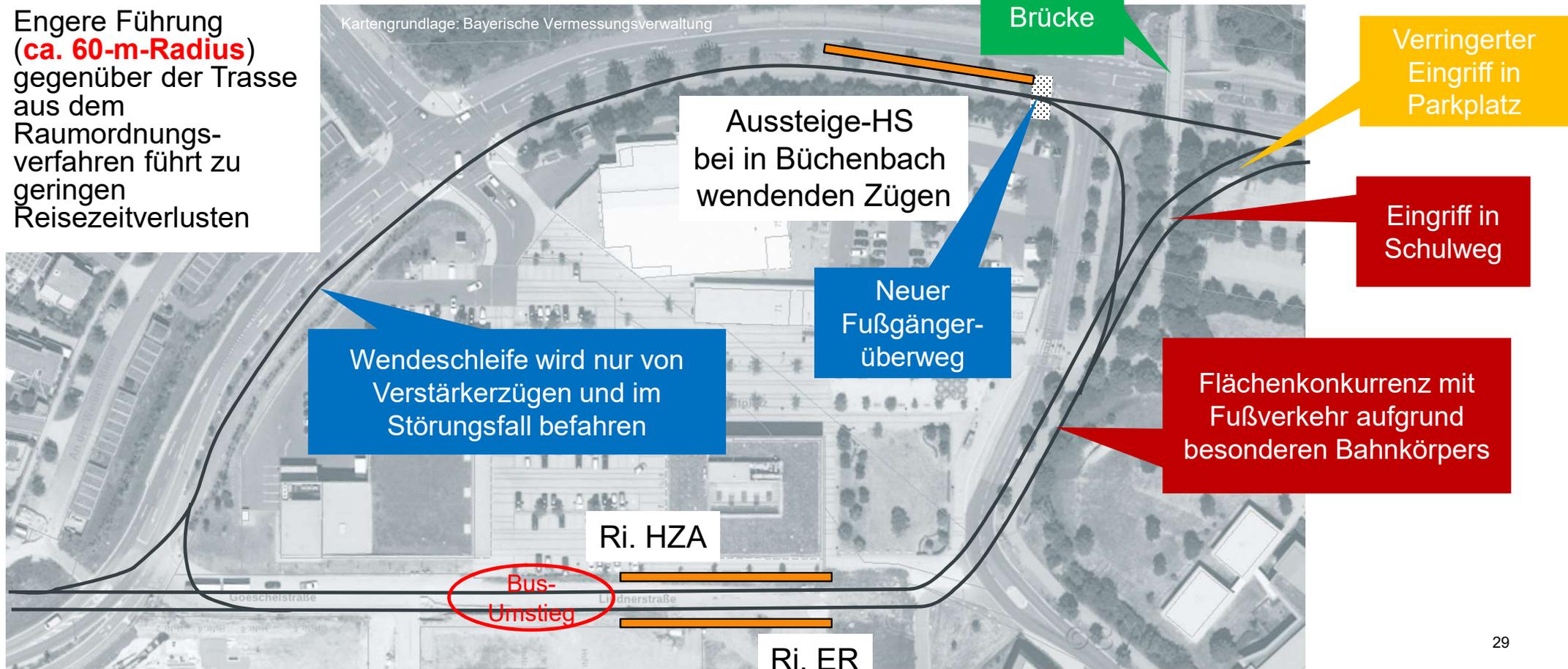


Ausgangspunkt:  
Variante aus Raumordnungsverfahren

# Lindnerstraße: Var. 1a Verringerter Eingriff in den Parkplatz und Erhalt der Brücke

*Grundlage der Vorbesprechung  
mit dem Stadtteilbeirat*

Engere Führung  
(**ca. 60-m-Radius**)  
gegenüber der Trasse aus dem  
Raumordnungs-  
verfahren führt zu  
geringen  
Reisezeitverlusten



# Lindnerstraße: Var. 1b Abbruch der Brücke und minimaler Eingriff in den Parkplatz

Reisezeitverluste  
aufgrund Führung im  
engeren **50-m-Radius**

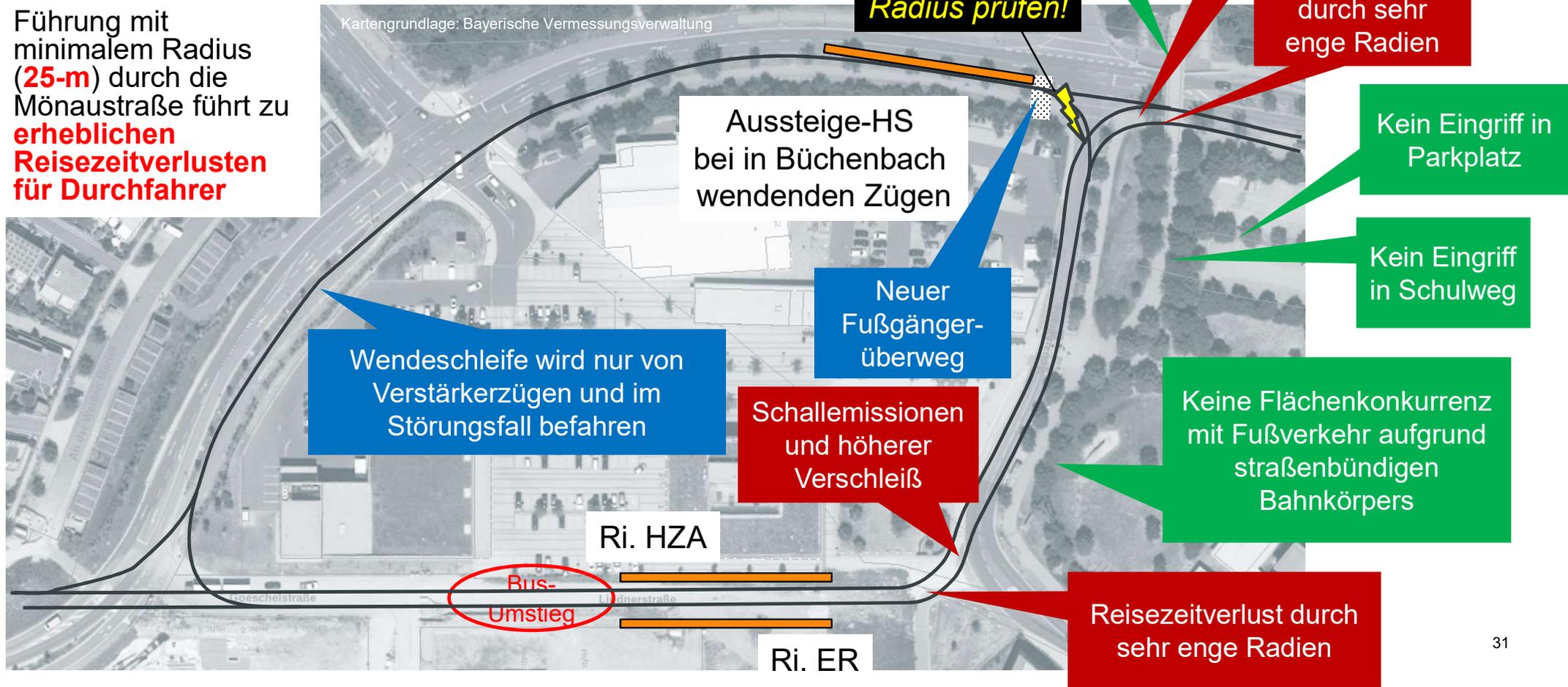


*Grundlage der Vorbesprechung  
mit dem Stadtteilbeirat*

Entfall der Fuß- und  
Radwegbrücke, dadurch  
Querung Adenauerring nur mit  
plangleicher signalisierter  
Kreuzung möglich

# Lindnerstraße: Var. 1c Straßenbündige Führung in der Mönaustraße

Führung mit minimalem Radius (**25-m**) durch die Mönaustraße führt zu **erheblichen Reisezeitverlusten für Durchfahrer**



*Grundlage der Vorbesprechung mit dem Stadtteilbeirat*

Erhalt Brücke

Schallemissionen und höherer Verschleiß

Reisezeitverlust durch sehr enge Radien

Kein Eingriff in Parkplatz

Kein Eingriff in Schulweg

Keine Flächenkonkurrenz mit Fußverkehr aufgrund straßenbündigen Bahnkörpers

Reisezeitverlust durch sehr enge Radien

**Radius prüfen!**

Aussteige-HS bei in Büchenbach wendenden Zügen

Neuer Fußgängerüberweg

Schallemissionen und höherer Verschleiß

Wendeschleife wird nur von Verstärkerzügen und im Störfall befahren

Ri. HZA

Bus-Umstieg

Ri. ER



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

## **2. Optimierungsansätze Adenauerring**

# Vor-/Nachteile straßenbündige Führung entlang Adenauerring



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Aus Sicht des ZV StUB  
baubar, aber gegen  
Variante Lindnerstraße  
sauber abzuwägen.



# Adenauerring: Var. 2a straßenbündiger Bahnkörper mit Haltestellen westl. Mönaustraße

Führung entlang Adenauerring führt zu **erheblichen Reisezeitgewinnen für Durchfahrer**



Beeinträchtigung MIV durch haltende Bahnen (nur Ri. HZA)

Ri. HZA (straßenb. Bahnkörper)

Erhalt Brücke

Schallemissionen und höherer Verschleiß nur im Nebengleis

Ri. ER (bes. Bahnkörper)

Bus-Umstieg

Kein Eingriff in Parkplatz

Radius prüfen!

Neuer Fußgängerüberweg

Kein Eingriff in Schulweg

Grundlage der Vorbesprechung mit dem Stadtteilbeirat

Wendeschleife wird nur von Verstärkerzügen und im Störfall befahren

Aussteige-HS bei in Büchenbach wendenden Zügen

Keine Flächenkonkurrenz mit Fußverkehr aufgrund straßenbündigen Bahnkörpers

Schallemissionen und höherer Verschleiß nur im Nebengleis

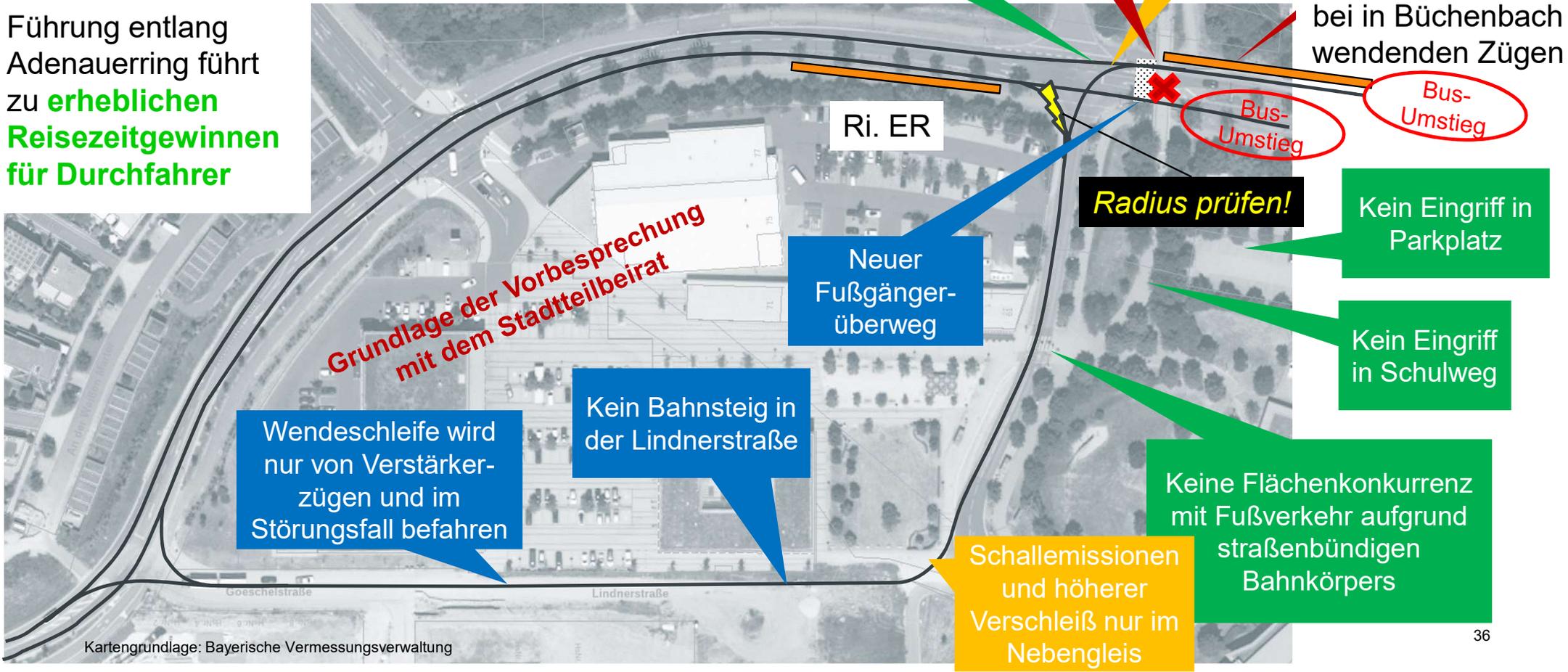
# Adenauerring: Var. 2b straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im straßenbündigen Bahnkörper

Führung entlang  
Adenauerring führt  
zu **erheblichen  
Reisezeitgewinnen  
für Durchfahrer**



# Adenauerring: Var. 2c straßenbündiger Bahnkörper mit versetzten Haltestellen im besonderen Bahnkörper

Führung entlang Adenauerring führt zu **erheblichen Reisezeitgewinnen für Durchfahrer**



Keine Beeinträchtigung MIV durch haltende Bahnen (beide HS)

Entfall Brücke

Schallemissionen und höherer Verschleiß nur im Nebengleis

Zusätzlicher Eingriff in Seitenraum

Ri. HZA = Aussteige-HS bei in Büchenbach wendenden Zügen

Bus-Umstieg

Bus-Umstieg

Kein Eingriff in Parkplatz

Kein Eingriff in Schulweg

Keine Flächenkonkurrenz mit Fußverkehr aufgrund straßenbündigen Bahnkörpers

Schallemissionen und höherer Verschleiß nur im Nebengleis

Radius prüfen!

Neuer Fußgängerüberweg

Kein Bahnsteig in der Lindnerstraße

Wendeschleife wird nur von Verstärkerzügen und im Störfall befahren

Grundlage der Vorbesprechung mit dem Stadtteilbeirat

Ri. ER

## Argumentation Stadtteilbeirat

### Stellungnahme des Stadtteilbeirates zur Streckenführung der StUB am Rudeltplatz

Nach den informativen und hilfreichen Gesprächen mit der Stadtverwaltung und dem Zweckverband haben wir in einer nicht-öffentlichen internen Beratung am 8.4.2021 die folgenden Empfehlungen einstimmig beschlossen:

#### 1) Die Haupttrasse der StUB sollte auf dem Adenauerring geführt werden.

- Diese Alternative hat die kürzesten Fahrzeiten.
- Diese Trassenführung erhält gut befahrbare und begehbbare Rad- und Fußwege um den Rudeltplatz, zum Stadtteilhaus und zur Schule. Die wichtige Rad-/Fußgängerbrücke kann erhalten bleiben.
- Kein unnötiger Grünflächenverbrauch oder das Entfernen von Bäumen auf der Wiese nahe Mönaustrasse erforderlich: Eine Straßenbahn sollte auf der Straße fahren.
- Vorhandene nahe Busbuchten ermöglichen am Adenauerring ein attraktives Umsteigekonzept: **Rendez-Vous (= wartende Busse)** statt Takt-Umsteigen in der Lindnerstrasse (= wartende Fahrgäste).
- Attraktive Gestaltung im grünen Riegel zwischen Rudeltplatz, Stadtteilhaus und Spielplatzanlagen erhöhen den Freizeitwert des Geländes.

Aus den Detailplanungen des Zweckverbandes (vorgestellt am 8.4.21) ergeben sich neue, zusätzliche Randbedingungen: Eine bisher nicht geplante Aussteigehaltestelle und zusätzliche Gleisführungen an den Kreuzungen. Diese führen zu deutlichen Nachteilen einer Streckenführung der Haupttrasse in der Lindnerstraße.

[...]

# Fazit



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

## Lindnerstraße

1a)  
Reduzierter  
Eingriff

1b)  
Geringer Eingriff

1c)  
Straßenbündig  
Mönaustraße

umsetzbar

umsetzbar, sofern  
Abbruch Brücke  
konsensfähig

Reisezeitverluste  
nicht mehr  
tolerabel

## Adenauerring (straßenbündig)

2a)  
Haltestellen  
westlich Mönaustr.

2b)  
Versetzte  
Haltestellen  
straßenbündig

2c)  
Versetzte  
Haltestellen mit  
besonderem  
Bahnkörper

umsetzbar

umsetzbar  
(Erhalt Brücke  
wahrscheinlich  
möglich)

umsetzbar, sofern  
Abbruch Brücke  
konsensfähig



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

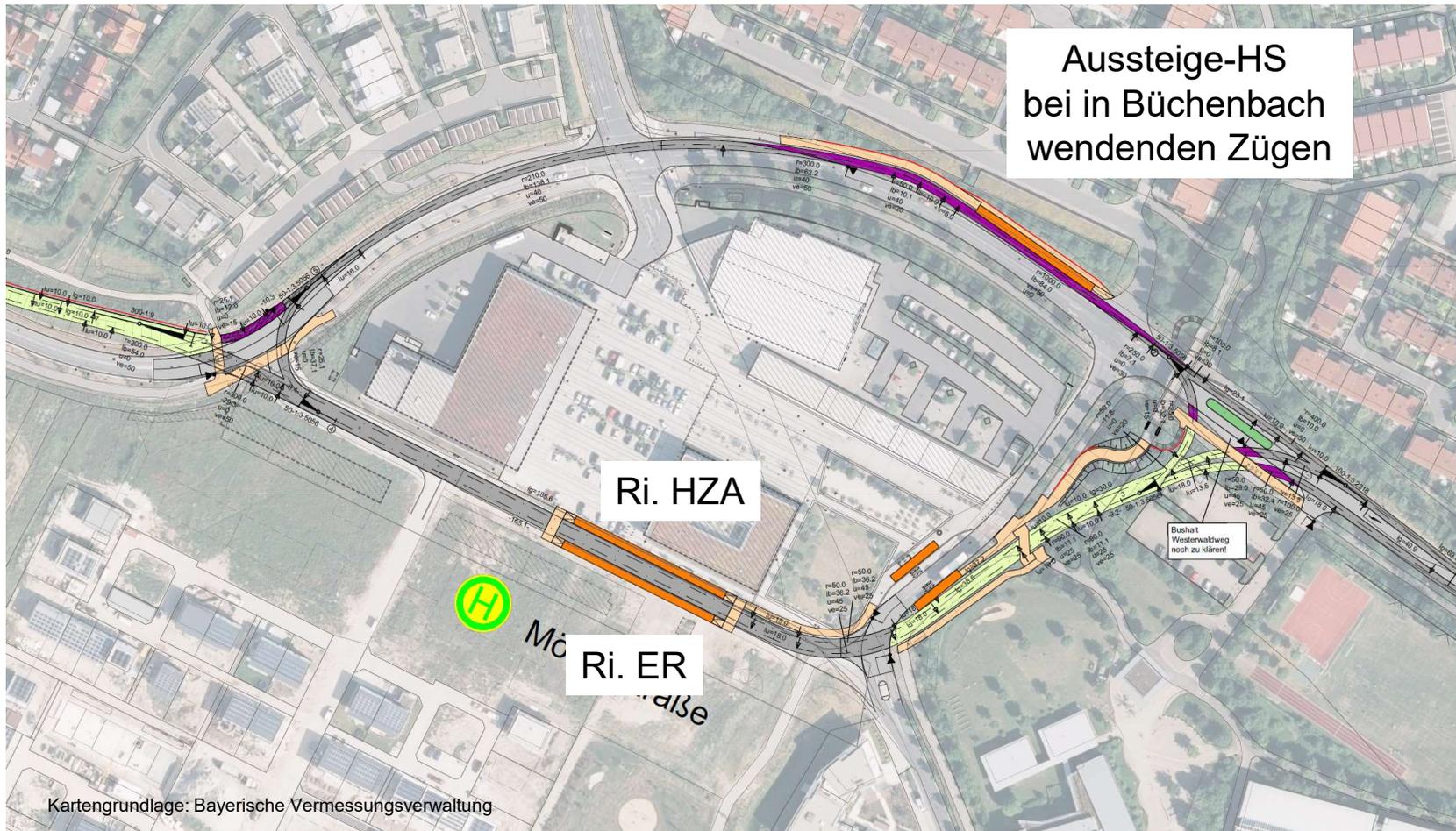
# Aktueller Arbeitsstand

# Lindnerstraße: Var. 1a Planungskonzept (**Arbeitsstand**)



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

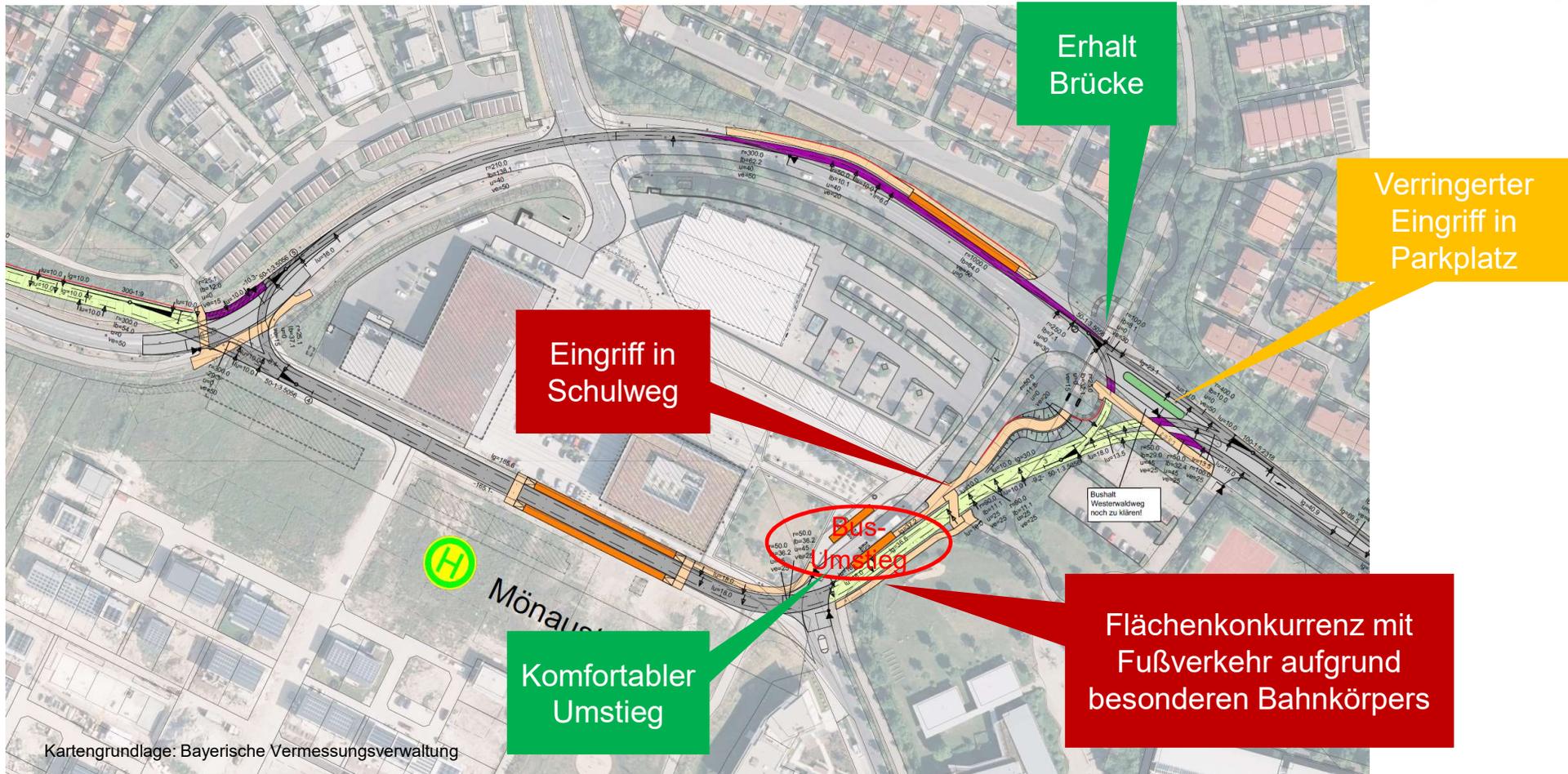


# Lindnerstraße: Var. 1a Planungskonzept (**Arbeitsstand**)



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

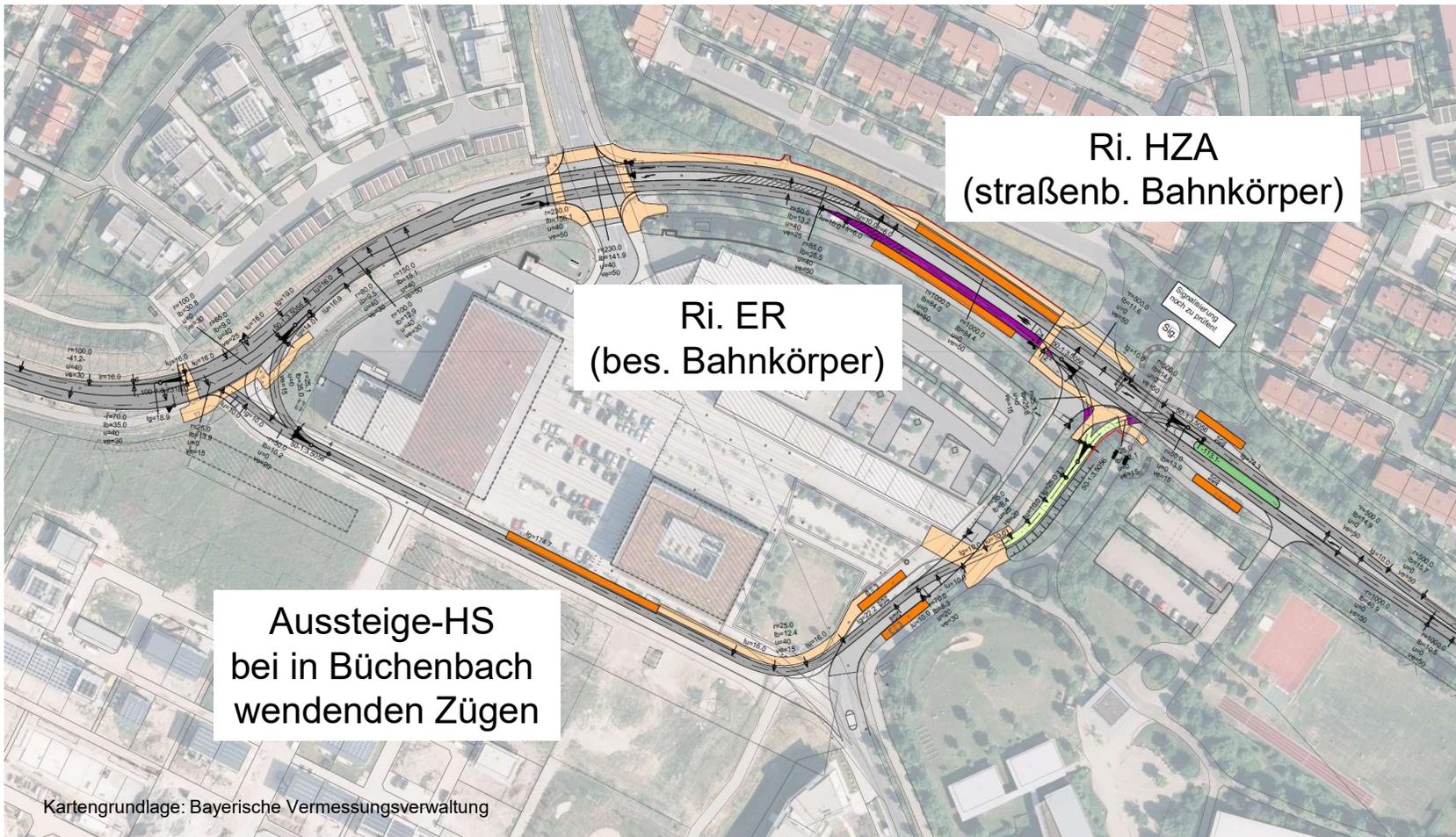


# Adenauerring: Var. 2a Planungskonzept (**Arbeitsstand**)



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

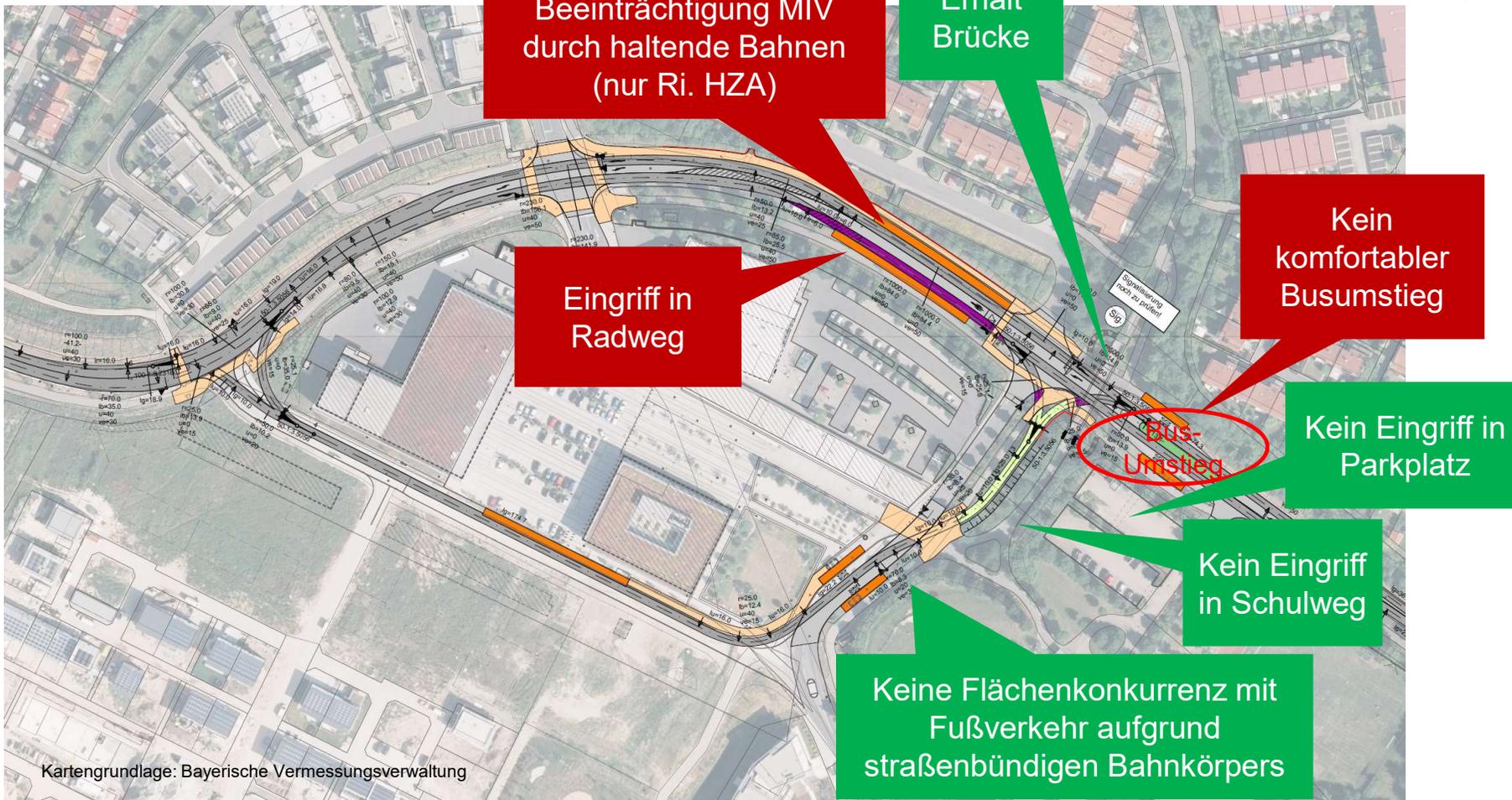


# Adenauerring: Var. 2a Planungskonzept (**Arbeitsstand**)



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH



## Klärungsbedarf in der weiteren Ausarbeitung



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

- Festlegung / Beschluss über straßenbündige Führung Adenauerring zwischen In der Reuth und Mönaustraße
- Detaillierte Ausarbeitung der StUB- und Bushaltestellen für Rendezvous-System / Busverknüpfung
- Signaltechnische Abwicklung an Knotenpunkten (Vermeidung erheblicher Wartezeiten)
- Detaillierte Ausarbeitung von Rad- und Fußweg-Querungen der StUB-Trasse in der Mönaustraße und am Adenauerring



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# **Ihre Fragen**

(Online-Chat oder telefonisch: 09131 933 084 0)



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Ausblick

# Vielen Dank!



# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

