

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
ZV StUB

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/237/2024

Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung Regnitzquerung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	20.02.2024	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.02.2024	Ö	Gutachten	
Stadtrat	29.02.2024	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

ZV StUB

I. Antrag

Der Erlanger Stadtrat nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis und empfiehlt dem Zweckverband, im Abschnitt Arcaden - Odenwaldallee die Vorzugstrasse im Raumordnungsverfahren mit der Linienführung über die Wöhrmühlinsel beizubehalten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss Nummer VI/184/2019 vom 11.04.2019 hat der Stadtrat dem Zweckverband empfohlen, zur Querung der Regnitz die Variante „Wöhrmühlquerung“ in die Vorzugstrasse für das Raumordnungsverfahren einzubringen. Am 24.01.2020 (Landesplanerische Beurteilung Aktenzeichen RMF-SG24-8314.06-05-2) wurde die Variante als raumverträglich bestätigt und seitdem im Rahmen der Planung weiterverfolgt.

Ein gewichtiges Argument für die Entscheidung gegen den Büchenbacher Damm als Alternative war die fehlende Förderfähigkeit. Mit der Neufassung der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2022 hat sich in Testrechnungen gezeigt, dass eine Förderfähigkeit dieser Variante nun gegeben sein könnte. Aus diesem Grund hat der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn 2023 eine umfassende technische Machbarkeitsstudie zur Variante Büchenbacher Damm durchgeführt. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass die technische Machbarkeit nicht sicher belegt werden kann und der Büchenbacher Damm darüber hinaus weitere Nachteile in Bezug auf Kosten und die verkehrliche Wirkung mit sich bringt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Rahmen der technischen Machbarkeitsuntersuchung wurde für die Variante Büchenbacher Damm eine Trassierung durchgeführt, auf Basis derer Konfliktpunkte entlang der Strecke und potenzielle Lösungsmöglichkeiten analysiert wurden. Folgende Konfliktpunkte wurden dabei näher betrachtet:

- Wendeschleife Regnitzstadt
- Führung hinter dem Feuerwehrhaus
- Unterquerung der Werner-von-Siemens-Straße

- Haltestelle Bruck West/ Paul-Gossen-Straße
- Unterquerung der A73
- Abzweig vom Büchenbacher Damm zur Haltestelle „Am Hafen“

Für alle genannten Konfliktpunkte konnten technische Lösungen gefunden werden, die jedoch teilweise mit hohem finanziellen Aufwand verbunden sind (z.B. Absenkung der Paul-Gossen-Straße zur Unterquerung der Autobahn).

Neben diesen Konfliktpunkten wurden für die Führung der StUB auf bzw. neben dem bestehenden Büchenbacher Damm verschiedene Varianten untersucht. Sowohl eine straßenbündige Führung in Nord- und Südlage als auch eine Dammverbreiterung und ein Extra-Bauwerk neben der Brücke wurden als Alternativen betrachtet. Unabhängig von der Variante hat sich dabei ein Ausschlusskriterium für die Variante Büchenbacher Damm ergeben: die Leistungsfähigkeit der vier Knotenpunkte vor dem Büchenbacher Damm.

Diese vier Knotenpunkte sind (1) Bayerstraße/Büchenbacher Damm, (2) Auf- und Abfahrt BAB A 73 Richtungsfahrbahn Nürnberg, (3) Auf- und Abfahrt BAB A 73 Richtungsfahrbahn Bamberg und (4) Äußere Brucker Straße/Paul-Gossen-Straße.

Die Abstände der Knoten untereinander sind relativ kurz und durch die Unterquerung der BAB A73 sind planerische Lösungen geometrisch stark eingeschränkt.

Untersucht wurde eine straßenbündige Führung auf dem bestehenden Damm nur in Nordlage (beide Gleise der StUB auf der nördlichen Fahrbahn), eine straßenbündige Führung in kombinierter Nord- und Südlage (stadtauswärtiges Gleis auf nördlicher Fahrbahn und stadteinwärtiges Gleis auf südlicher Fahrbahn), sowie die Führung beider Gleise auf einer nördlichen Dammverbreiterung.

Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit der Knoten unter einer planerischen Annahme von möglichen Anordnungen von Gleisen und Fahrstreifen (Geradeaus, Links- und Rechtsabbieger) für jeden Knoten haben ergeben, dass die Leistungsfähigkeit für jede der untersuchten Gleisführungen nicht gegeben ist. Dies liegt daran, dass die berechneten Stauraumlängen (Fahrbahnfläche für Fahrzeuge während des Wartens auf Fahrtfreigabe) im vorhandenem Verkehrsraum nicht realisiert werden können. Die Stauraumlängen werden so groß, weil die StUB eigene Ampelphasen benötigt, in denen die Fahrzeuge zusätzlich warten müssen. Gleichzeitig ist gemäß der aktuellen Verkehrsprognosen immer noch ein Zuwachs beim MIV in den Planungen zu berücksichtigen.

Jeder der vier Knoten hat im Ergebnis mindestens einen Fahrstreifen, bei dem die erforderliche Stauraumlänge doppelt so lang wie die vorhandene Stauraumlänge ist. Dies bedeutet, dass die Knoten sich gegenseitig überstauen. Eine Lösung kann nur durch einen gesamtheitlichen Umbau der Knoten erfolgen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie konnte auch kein erfolgversprechender Ansatz einer Lösung gefunden werden. Insbesondere die Knoten Auf- und Abfahrten der BAB A73 stellen eine große Herausforderung dar. Die Machbarkeitsstudie zeigt damit auf, dass eine weitere Planung zu einem erheblichen Abstimmungsaufwand mit der Autobahn GmbH führt und nicht zwangsläufig eine vertretbare wirtschaftliche Lösung erarbeitet werden kann. Dies führt zu einer großen zeitlichen Verzögerung mit unbekanntem Ausgang.

Neben der technischen Machbarkeitsuntersuchung wurde ein neutraler Variantenvergleich zwischen Büchenbacher Damm und Wöhrmühlquerung durchgeführt. Auch hierbei schneidet die Wöhrmühlquerung in der Gesamtbetrachtung besser ab (vgl. Folien 14. Dialogforum zur Stadt-Umland-Bahn, Anlage 1).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Durch das erwähnte Ausschlusskriterium der Leistungsfähigkeit, für das erstens noch keine technische Lösung gefunden werden konnte und dessen Lösung zweitens, falls möglich, durch den Umbau aller vier Knotenpunkte mit erheblichem finanziellen Aufwand zu rechnen wäre, ist die Variante Büchenbacher Damm als nicht machbar einzustufen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* Verlegung von MIV auf den ÖPNV
 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:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang