

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
Ref. VI

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
**611/209/2024**

## Varianten zur Breite des Unterquerungsbauwerk BAB A73 zur Verbindung von der Regnitzstadt in den Wiesengrund

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	17.09.2024	Ö	Empfehlung	verwiesen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.09.2024	Ö	Gutachten	verwiesen
Stadtrat	26.09.2024	Ö	Beschluss	mehrheitlich angenommen

### Beteiligte Dienststellen

66, 31, EBE, ZV StUB  
Stadteilbeirat Innenstadt zur Information

Bisherige Behandlung in den Gremien (auszugsweise)	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadt-Umland-Bahn (StUB); Vorstellung der Voruntersuchung aus der Verkehrsanlagenplanung (VI/033/2020)	Stadtrat	16.12.2020	Ö	Beschluss	Mehrfachbeschlüsse
Unterquerungsbauwerk BAB A73 zur Verbindung von der Regnitzstadt in den Wiesengrund (611/109/2022)	UVPA	26.04.2022	Ö	Beschluss	Einstimmig angenommen

## I. Antrag

- Die Verwaltung wird beauftragt, der weiteren Planung der Unterquerung der BAB A73 auf Höhe des Großparkplatzes/Regnitzstadt die Vorplanung **Variante B (Unterquerung mit zweiseitigem Fuß- und Radweg)** zugrunde zu legen und gegenüber dem Zweckverband ein verbindliches Verlangen zu äußern.
- Die entsprechenden Kosten sind von der Verwaltung zum Haushalt anzumelden.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) plant im Zuge der Querung des Regnitzgrundes eine Unterführung der BAB A73 im Bereich des Großparkplatzes/Regnitzstadt. Diese besteht im Wesentlichen aus einem Trogbauwerk mit Rampen für die untenliegenden Verkehrswege und einem Brückenbauwerk für die darüberliegende Autobahn. Das Unterführungsbauwerk soll die Gleisanlagen der Stadt-Umland-Bahn beinhalten sowie gemäß dem Verlangen der Stadt Erlangen eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer. In der BV 611/109/2022 wurden bereits

die zwei Planungsalternativen für die Unterquerung der BAB 73 aufgezeigt. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll eine Grundsatzentscheidung für das Unterführungsbauwerk auf Basis der städtebaulichen und verkehrlichen Vor- und Nachteile der Varianten und der nun vorliegenden Kostenschätzung getroffen werden.

Die Unterquerung BAB A73 hat zukünftig eine zentrale Funktion in der Anbindung der Innenstadt an den Wiesengrund und die westlichen Stadtteile sowie im Radwegenetz (zukünftige Radschnellverbindung s. Anlage 1) der Stadt Erlangen. Der Radwegenetzplan aus dem VEP 2030 sieht über die Achse Regnitzgrund – Regnitzstadt – Güterhallenunterführung – Innenstadt eine **hochwertige Radschnellverbindung** in West-Ost-Richtung vor, welche gemäß BV 613/187/2022 geführt wird.

Die von der Verwaltung beauftragte Machbarkeitsstudie zur Führung der Radschnellverbindung **zwischen der Unterquerung der A73 und der Wöhrmühlinsel** kommt zum Ergebnis, dass die Führung samt Brückenbauwerk südlich der StUB-Trasse im Vergleich zu den weiteren geprüften Varianten (s. Anlage 2) den mit deutlichem Abstand größten Nutzen aufweisen kann. Dies begründet sich am Mehrwert der Verbindung, die eine durchgängige, kreuzungsfreie Radwegetrasse vom Wiesengrund bis zu den Arcaden gewährleistet. Zudem werden die Einhaltung der technischen Anforderungen an eine Radschnellverbindung ermöglicht und die örtlichen Randbedingungen eingehalten. Die städtebaulichen Anforderungen der Regnitzstadt werden erfüllt. Dementsprechend ist aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht sachlich wie fachlich die Weiterverfolgung der in der Machbarkeitsstudie am besten bewerteten Variante zu befürworten.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Zweckverband StUB plant die Trassierung der Stadt-Umland-Bahn sowie das Unterführungsbauwerk. Der Beginn der Lage der Unterquerung wurde auf Höhe Ende Auffahrsstreifen der BAB A73 fixiert. (s. Anlage 3)

Basierend auf dem Verlangen der Stadt Erlangen nach einem in diesem Bauwerk zu integrierenden Rad- und Fußweg werden zwei Varianten vorgestellt:

### Variante A: Unterquerung mit einseitigem Fuß- und Radweg

Für die Querung der BAB 73 über der Grundwasserwanne wird ein Brückenbauwerk geplant. Die Unterquerung wird mit einer Bauwerksbreite von ca. 16,10m vorgesehen. Im nördlichen Feld der Unterführung befinden sich die Gleise der Straßenbahn mit einer Breite von 8,10m und einer lichten Höhe von 4,50m. Eine Mitnutzung des Gleiskörpers für den Buslinienverkehr und Einsatzfahrzeuge ist berücksichtigt. Die Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr sollen südlich der StUB-Trasse liegen. Diese beinhaltet die Radschnellverbindung sowie einen Gehweg mit einer Breite von zusammen 7,50m und einer lichten Höhe von 4,00m. (s. Anlage 4)

Diese soll eine direkte, schnelle Verbindung zwischen den westlichen Stadtteilen (Büchenbach, Alterlangen) und der Innenstadt darstellen und als bedeutende, weiträumige Hauptachse des Radverkehrs ungestört (kreuzungsfrei) geführt werden.

Herstellungskosten brutto (abhängig von gewählter Konstruktion)	16,5 Mio € bis 18,5 Mio €
Anteil der Stadt Erlangen ca. 48% (gem. ca. Breitenanteil)	8,0 Mio € bis 9,0 Mio €
Zzgl. Verwaltungskosten	+ 1,6 Mio €
Zzgl. Anteil Ablösebetrag	+ 0,8 Mio €
Abzgl. Förderung Bay GVFG	- 4,0 Mio €
<b>Gesamtfinanzierung (aufgerundet)</b>	<b>ca. 6,5 Mio € bis 7,5 Mio €</b>

Bei der oben genannten Gesamtfinanzierung sind noch keine Kosten für notwendige Folgemaßnahmen, wie z. B. Spartenverlegung Hauptsammler, Bauwerk zur Oberflächenentwässerung, etc. enthalten, da hierfür noch keine abschließenden Planungen vorliegen.

Zusätzlich ergeben sich noch Investitionskosten für die Wegeführung einschließlich der erforderlichen Fuß- und Radwegbrücke über den östlichen Regnitzarm, die ausschließlich durch die Stadt Erlangen zu tragen sind.

### **Variante B: Unterquerung mit zweiseitigem Fuß- und Radweg**

Für die Querung der BAB 73 über der Grundwasserwanne wird ein Brückenbauwerk geplant. Die Unterquerung wird mit einer Bauwerkslänge von ca. 24,10m vorgesehen. Im mittleren, zentralen Feld der Unterführung befinden sich die Gleise der Straßenbahn mit einer Breite von 8,10m und einer lichten Höhe von 4,50m. Eine Mitnutzung des Gleiskörpers für den Buslinienverkehr und Einsatzfahrzeuge ist berücksichtigt. Die Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr sollen nördlich und südlich der StUB-Trasse liegen und als zwei symmetrische Felder ausgeführt werden. Diese beinhalten einen 2-Richtungsradweg bzw. eine Radschnellverbindung sowie jeweils einen Gehweg mit einer Gesamtbreite von je 7,50m und einer lichten Höhe von 4,00m. (s. Anlage 5)

Die südliche Radschnellverbindung soll eine direkte, schnelle Verbindung zwischen den westlichen Stadtteilen (Büchenbach, Alterlangen) und der Innenstadt darstellen und als bedeutende, weiträumige Hauptachse des Radverkehrs ungestört (kreuzungsfrei) geführt werden. Der nördliche Geh- und Radweg soll als kleinräumige, entschleunigte Verbindung zwischen Regnitzgrund und Bahnhof fungieren und als Boulevard zur Innenstadt dienen. Er schafft zudem für die zukünftigen Wohnbebauung in der Regnitzstadt einen attraktiven Zugang in den großflächigen Landschaftsraum.

Herstellungskosten brutto (abhängig von gewählter Konstruktion)	21,5 Mio € bis 23,5 Mio €
Anteil der Stadt Erlangen ca. 65% (gem. ca. Breitenanteil)	14,0 Mio € bis 15,5 Mio €
Zzgl. Verwaltungskosten	+ 2,8 Mio €
Zzgl. Anteil Ablösebetrag	+ 1,5 Mio €
Abzgl. Förderung Bay GVFG	- 4,4 Mio €
<b>Gesamtfinanzierung (aufgerundet)</b>	<b>ca. 14,0 Mio € bis 15,5 Mio €</b>

Bei der oben genannten Gesamtfinanzierung sind noch keine Kosten für notwendige Folgemaßnahmen, wie z. B. Spartenverlegung Hauptsammler, Bauwerk zur Oberflächenentwässerung, etc. enthalten, da hierfür noch keine abschließenden Planungen vorliegen. Hierbei muss auch berücksichtigt werden, dass diese Kosten für Variante B höher ausfallen werden als für Variante A.

Zusätzlich ergeben sich noch Investitionskosten für die Wegeführung einschließlich der erforderlichen Fuß- und Radwegbrücke über den östlichen Regnitzarm, die ausschließlich durch die Stadt Erlangen zu tragen sind.

#### Für beide Varianten (A + B) gilt:

Die o.g. Kosten sind ausschließlich für die beiden Bauwerke (Brücke BAB 73 und Grundwasserwanne als Trogbauwerk) geschätzt und müssen gemeinsam vom ZV StUB und von der Stadt Erlangen getragen werden. Die Ermittlung der Kostenteilungsschlüssel ist über Fiktiventwürfe auf Basis des jeweiligen Verlangens durchzuführen. Die o.g. überschlägige Teilung der Herstellungskosten erfolgte vereinfacht über eine prozentuale Aufteilung über die Breiten der Verkehrswege. Die Herstellungskosten wurden vom ZV StUB auf Basis von vergleichbaren Projekten und über eine überschlägige Mengenermittlung zusammengestellt.

Da die neu zu erstellende Brücke BAB 73 nach Fertigstellung in das Eigentum und die Unterhaltslast der Autobahndirektion Nordbayern übergehen soll, muss die Vorplanung (Lph2) sowie die technische Ausführung des Bauwerks vom ZV StUB mit der Autobahndirektion Nordbayern abgestimmt werden. Hierzu ist mit der Autobahn GmbH zeitnah eine entsprechende Planungsvereinbarung und im Weiteren eine Kreuzungsvereinbarung auszuarbeiten.

Die Grundwasserwanne/Rampenbauwerke verbleiben in der Bau- und Unterhaltslast der Stadt Erlangen und des Zweckverbandes und werden entsprechen den Anteilen an den Herstellungskosten aufgeteilt.

Entsprechend einer ersten Einschätzung der Regierung von Mittelfranken ist die südliche Rad-schnellverbindung förderfähig. Weitere Fördermöglichkeiten des Städtebaus für die nördliche Verbindung müssen seitens der Verwaltung im weiteren Verfahren geklärt werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Bewertung und Empfehlung

In Anbetracht der gesamtstädtischen Bedeutung der Verbindung soll auf eine hochwertige und zukunftsfähige Ausführung Wert gelegt werden.

Die beiderseits der StUB Trasse angeordneten Wegeflächen sind im **Wettbewerbsergebnis „Regnitzstadt“ sowie im städtebaulichen Rahmenplan der Regnitzstadt** (s. Anlage 6) ein wesentlicher Planungsaspekt. Das nördliche Feld der Unterquerung wird als eine **Erweiterung und Verlängerung der Promenade bzw. des Quartiersplatzes** wahrgenommen.

Die breite Unterführung erhöht die **Einsicht** und die **Durchlässigkeit** durch eine **Erweiterung des Verkehrsraumes** über die Richtwertgrößen hinaus. Mit einer breiteren und größeren Ausgestaltung der Bauwerksunterführung werden Sicherheit und Komfort geschaffen. Eine räumliche Aufweitung kann als bewusstes Statement für umweltverträgliche Mobilität wahrgenommen werden und bietet eine **einmalige Chance zur nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklung** für die kommende Jahrzehnte.

Eine nachträgliche Aufweitung der Unterführung (in 15 oder 30 Jahren) wäre technisch und finanziell kaum umsetzbar. Es könnten gestalterische Aufwertungen wie beim Gebereitunnel erfolgen. Jedoch können die Eindrücke und Raumgefühle einer weiten und hohen Unterführung schwer mittels Licht und Gestaltung erzielt werden.

Aufgrund der Gegenüberstellung der Varianten A + B (s. Anlage 7) empfiehlt die Verwaltung die Variante B „Unterquerung mit zweiseitigem Fuß- und Radweg“.

### 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.



**Protokollvermerk:**

Herr Oberbürgermeister Dr. Janik erläutert zunächst das Abstimmungsverhalten bezüglich der verschiedenen Varianten und lässt im Anschluss über diese abstimmen.

**Variante B** (Vorschlag der Verwaltung) wird mit **17 gegen 32 Stimmen abgelehnt**.

**Variante A wird mit 29 gegen 20 Stimmen angenommen.**

mit 29 gegen 20 Stimmen

Dr. Janik  
Vorsitzende/r

Gügel  
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang