Stadt-Umland-Bahn (StUB) und Radschnellverbindung (RSV) zwischen Nürnberg und Erlangen – Entwurfsplanung – Planungsbeschluss für das Planfeststellungsverfahren

ENTSCHEIDUNGSVORLAGE

1. Ausgangslage

Die Planung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) hat zum Ziel, die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach mit einem hochwertigen und zuverlässigen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verbinden. Dies dient der Entlastung aller drei Städte insbesondere von Pendlerverkehren im MIV.

Im Zentrum der Metropolregion findet sich sowohl eine außergewöhnlich hohe Anzahl an regional und international bedeutenden Universitäten, Forschungsinstituten, Technologiestandorten und Innovationszentren als auch international bedeutende Unternehmen, die in den drei Städten beheimatet sind.

Die StUB stellt die Verlängerung des Nürnberger Straßenbahnnetztes ab Am Wegfeld in Richtung Erlangen dar. Mit der StUB wird ein seit langem geplantes leistungsfähiges und attraktives Verkehrsangebot geschaffen, das dieser zentralen Bedeutung gerecht wird und diese Standorte direkt miteinander vernetzt. Die StUB steigert die Attraktivität der Standorte, verbessert die Lebensqualität und leistet einen wesentlichen Baustein für die anzustrebende Verkehrswende. So können beispielsweise auch für das Nürnberger Knoblauchsland die bereits im Analyseteil des aktuellen Nahverkehrsplans 2025 festgestellten Anbindungsdefizite beseitigt werden.

Seit der Gründung des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach (ZV StUB) durch die drei Städte im April 2016 wurden viele Hürden genommen.

Mit Vorlage der fertigen Entwurfsplanung für Nürnberg im Verkehrsausschuss wird ein weiterer großer Meilenstein auf dem Weg zur Umsetzung dieses bedeutenden Projektes erreicht.

Die vorliegenden Lagepläne der StUB umfassen die Verlängerung der Straßenbahnlinie von Am Wegfeld bis zur Stadtgrenze Erlangen bei Reutles. Sie beinhalten auch die Radschnellverbindung in diesem gemeinsamen Abschnitt.

Nicht enthalten ist ein diskutierter Standort für den zusätzlichen Betriebshof Nord. Für die Abstellanlage mit Werkständen befinden sich mehrere Standortalternativen in Prüfung. Der endgültige Standort muss in einem gesonderten Verfahren planfestgestellt werden.

Die Vorentwurfsplanung der StUB wurde am 17.12.2020 vom Verkehrsausschuss beschlossen. Die Vorentwurfsplanung der Radschnellverbindungstrasse parallel zur StUB wurde in ihren Grundzügen im Verkehrsausschuss ebenfalls beschlossen.

Die vorliegende Entwurfsplanung steht in ihren wesentlichen Grundzügen fest und bildet die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Fachliche Abstimmungen und kleinere Anpassungen – etwa an Baumstandorten oder Entwässerungsmulden – sind noch zu erarbeiten.

Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens für die StUB auf dem Nürnberger Stadtgebiet und der darin enthaltene gemeinsame Verfahrensabschnitt für StUB und RSV ab Boxdorf ist für das zweite Halbjahr 2026 vorgesehen.

Für den Abschnitt zwischen Am Wegfeld und Boxdorf ist für die Radschnellverbindung (RSV) ein getrenntes Genehmigungsverfahren erforderlich.

Das Planfeststellungsverfahren für die StUB sowie die RSV von Boxdorf bis zur Stadtgrenze Nürnberg – Erlangen wird auf Antrag des Zweckverbands von der Regierung von Mittelfranken durchgeführt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss am Ende des Verfahrens besteht Baurecht für die StUB und die RSV in diesem Bereich.

2. Beschreibung des Trassenverlaufs der StUB

Die Trasse verläuft bis Boxdorf in östlicher Seitenlage weitgehend parallel und eng gebündelt mit der B4. Dabei werden zwei Wege (Georg-Ziegler-Weg, Wirtschaftsweg Am Kressenstein) sowie ein Gewässer III. Ordnung (Bucher Landgraben) höhenfrei gequert. An der Johann-Sperl-Straße und der Kraftshofer Hauptstraße wird die StUB in die Signalregelung einbezogen.

In Boxdorf werden ein weiteres Gewässer III. Ordnung (Kothbrunngraben) sowie ein Gehweg ebenfalls höhenfrei gequert. An den Einmündungen Am Knappsteig und Alfred-Rohrmüller-Straße werden zwei signalgeregelte Kreuzungen an die Planung angepasst.

Im Abschnitt zwischen Boxdorfer Hauptstraße und Alfred-Rohrmüller-Straße wechselt die Trasse signalgeregelt von der östlichen auf die westliche Seite der B4.
Nördlich von Boxdorf verläuft die Trasse in westseitiger Lage weitestgehend parallel und wiederum eng gebündelt mit der B4 weiter und quert signalgeregelt die Würzburger Straße. Die Gründlach (Gewässer II. Ordnung) sowie deren Überschwemmungsgebiet werden mittels Brücke und Damm überwunden. Danach folgt die Trasse weiterhin der B4, schwenkt am Anschluss der Reutleser Straße nach Westen ab und quert technisch gesichert die Reutleser Straße, um die Haltestelle im Bereich der Wendeanlage Reutleser Straße anzubinden.

Im Rahmen von Vorabgesprächen mit der Regierung von Mittelfranken bzw. den angeschlossenen Fachabteilungen (Technische Aufsichtsbehörde - TAB) wurde festgelegt, dass an der Reutleser Straße eine Lichtsignalanlage (nach der Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen RiLSA) nicht ausreicht. Grund hierfür ist insbesondere der Charakter der Straßenbahntrasse im besagten Abschnitt: Es handelt sich wegen der weiter von der Straße abgesetzten Trassenführung um keinen besonderen, sondern um einen unabhängigen Bahnkörper. Deshalb wird hier eine technische Sicherung als Bahnübergang mit Signalen und Halbschranken vorgesehen. Planung und Betrieb übernimmt hier nicht der Straßenbaulastträger, sondern der ZV StUB.

Die Wendeanlage ist als betrieblicher Brechpunkt insbesondere im Störungsfall erforderlich und mit dem Gesamtkonzept der Wendeanlagen zwischen Nürnberg und Herzogenaurach schlüssig. Die Wendegleise sind in beide Richtungen an die Hauptgleise angebunden. Ein Bahnsteig für Abfertigung und Endaufenthalt ist vorgesehen. Im Bereich der Wendeanlage sind sowohl ein Parkhaus mit bis zu 600 Stellplätzen in zwei Ausbaustufen als auch ein kleiner Busbahnhof als Umsteigepunkt und ein Kiosk („Bäckerei“) vorgesehen. Die Anlage ist an den Stadtteil Reutles fußläufig angebunden. Eine Fahrradabstellanlage ist ebenfalls geplant.

Im weiteren Verlauf führt die Trasse östlich des Reutleser Wegs weiter nach Norden und überquert die A3 über eine östlich neben der bestehenden Wirtschaftswegbrücke liegende neue Brücke, die bereits auf Erlanger Stadtgebiet liegt. Durch die im Stadtrat am 23.07.2025 beschlossene Stadtgrenzarrondierung liegt die komplette Haltestelle Reutles einschließlich Wendeschleife zukünftig im Nürnberger Stadtgebiet.

3. Beschreibung des Trassenverlaufs der Radschnellverbindung und des sonstigen Radverkehrs

Die Radschnellverbindung (RSV) verbindet Nürnberg und Erlangen über eine komfortable Geh- und Radwegeverbindung.

Im gesamten dargestellten Planungsbereich verläuft die RSV westlich der B4 und folgt ihr weitestgehend parallel. Nördlich von Boxdorf ist sie westlich parallel zur StUB geplant, sodass sich eine enge Bündelung beider Trassen mit der B4 ergibt. Die bestehenden Radverkehrsanlagen sollen so ausgebaut werden, dass sie dem Standard eines Radschnellwegs entsprechen – bei Zweirichtungsverkehr mit mindestens vier Meter Radwegbreite. Dies ist auch Voraussetzung für die Bundesförderung.

Analog zur StUB werden zwischen der Haltestelle Am Wegfeld und Boxdorf der Georg-Ziegler-Weg, ein Wirtschaftsweg nahe Am Kressenstein und der Bucher Landgraben höhenfrei gequert. Die an der Strecke liegenden Lichtsignalanlagen werden entsprechend angepasst. Die Planung des Radschnellweges bis Boxdorf ist in den Straßenbahnplänen aufgrund des getrennten Verfahrens nur nachrichtlich dargestellt. Dieser Abschnitt wird dem AfV zu einem späteren Zeitpunkt zum Beschluss vorgelegt.

Parallel zur StUB-Trasse zwischen Am Wegfeld und der Kraftshofer Hauptstraße verläuft zukünftig auf der östlichen Seite der B4 ein landwirtschaftlicher Weg, der für den Radverkehr freigegeben wird. Fußverkehr ist generell zulässig. Dieser wird in einer Bauweise mit versiegelter Oberfläche hergestellt. Die Bündelung beider Funktionen reduziert den Flächenbedarf erheblich. Der landwirtschaftliche Weg ist unter anderem deswegen notwendig, weil ansonsten auf der Westseite der B4 ein Gehweg errichtet werden müsste.

In Boxdorf quert die RSV den Kothbrunngraben und den parallel dazu verlaufenden Gehweg auf einem gemeinsamen Bauwerk mit der StUB und der B4 höhenfrei. An der Einmündung der Lichtenfelser Straße erfolgt eine verkehrsrechtliche Bevorrechtigung der RSV parallel zur B4. Zudem wird die RSV an der Boxdorfer Hauptstraße und der Alfred-Rohrmüller-Straße in die zwei signalgeregelten Kreuzungen integriert. Der weitere Trassenverlauf mit Querung der Würzburger Straße und der Gründlach erfolgt analog zur StUB.

Letztlich mündet die RSV auf Nürnberger Stadtgebiet in den Reutleser Weg, wobei die Reutleser Straße durch einen Mini-Kreisverkehr gequert wird, der für den Radverkehr unter Betrachtung der Vorfahrtsregelung günstiger ist als eine Einmündung.

Die weitere Planung wird durch die Stadt Erlangen übernommen. Die Stadtgrenze im Reutleser Weg stellt den Übergabepunkt dar.

4. Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen, darunter Ortsbegehungen in verschiedensten Formaten und Dialogforen, frühzeitig in die Planungen der Streckenführung der Stadt-Umland-Bahn einbezogen. Im Dialogforum am 26. November 2024 stießen die gezeigten Pläne auf breite Zustimmung. Zudem fanden bzw. finden regelmäßige Jours fixes mit den verschiedensten Interessensvertretungen statt, um deren Belange aufzunehmen.

5. Grunderwerb und Eingriffsregelung

Für die Realisierung beider Vorhaben sind Flächenankäufe erforderlich. Entsprechende Grunderwerbsgespräche werden frühzeitig vorbereitet. Eingriffe in Natur und Landschaft werden im weiteren Verfahren durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert, die in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachbehörden festgelegt werden. Dazu gehört unter anderem auch eine angemessene Neupflanzung von entfallenden Bäumen.

Die vorhandenen Bäume im Trassenbereich beider Vorhaben müssen gefällt oder verpflanzt werden. In den Plänen dargestellt sind die Gehölzstandorte gemäß dem Standard der Baumschutzverordnung. Gehölze jüngerer Ausprägung sind innerhalb von Straßenbegleitgrün enthalten. In der Eingriff-Ausgleichsbilanzierung werden die Gehölze je nach Ausprägung entweder als Einzelbaum oder als Straßenbegleitgrün berücksichtigt.

Gemäß einer vom Zweckverband durchgeführten Bestandserfassung innerhalb des Geltungsbereichs der Baumschutzverordnung sind ca. 93 Fällungen von Bäumen notwendig. Da die Ausdehnung des Geltungsbereichs für das Projekt StUB mit RSV im Laufe der Abstimmung angepasst wurde, ist die tatsächliche Anzahl der unter die Verordnung fallenden Fällungen zu überprüfen. Es ist davon auszugehen, dass diese geringer ausfällt.

Zudem wird entlang der StUB-Trasse eine durchgehende Begrünung angestrebt, um den derzeitigen Charakter der Verkehrsanlagen wieder herzustellen.

6. Untersuchung eines Bäckerstandorts an der Wendeschleife Reutles

Im Rahmen der weiteren Planung soll nach Wünschen aus der Bürgerschaft ein Bäckerstandort im Bereich der Wendeschleife in Reutles realisiert werden, nachdem es im Ortsteil Großgründlach keinen eigenständigen Bäcker mehr gibt.

Derzeit wird der von der Stadt Nürnberg gewünschte Standort einer Vorhaltefläche für einen Bäckerstand südlich vor dem Parkhaus in die Pläne eingearbeitet. Die Planunterlagen hierfür sind noch nicht final (insbesondere Entwässerung und Freianlagenplanung) geben jedoch die Grundzüge und Größenordnung der geplanten Vorhaltfläche und der Außenanlagen wieder. Da eine Bäckerei keine klassische Verkehrsanlage darstellt, soll diese nicht explizit planfestgestellt werden. So ist eine Konkretisierung im Rahmen der Ausführungsplanung ausreichend. Dabei wird entschieden, ob eine reine Bäckerei oder sogar ein Convenience-Store mit Fahrkartenverkauf nach dem Beispiel Am Wegfeld realisiert wird.

7. Fazit

Die vorliegende, innerhalb und außerhalb der Verwaltung abgestimmte Planung soll als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren von StUB und RSV dienen. Im Verfahren werden die Betroffenheiten von Anliegerinnen und Anliegern sowie Auswirkungen auf Lärm und Umwelt detailliert abgewogen. Die Planung kann sich deshalb in Detailaspekten noch ändern.

Für das weitere Verfahren wird die Zustimmung des Stadtrates zur Entwurfsplanung benötigt. Mit der Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens geht das Projekt einer umweltfreundlichen Alternative mit Straßenbahn und Fahrrad zur Straßenverbindung der B4 in eine weitere entscheidende Runde.

Nach heutigem Stand ist ein Baubeginn im Jahr 2029 geplant. Der erste Bauabschnitt bis Reutles soll 2031/2032 in Betrieb gehen.