

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	18.09.2019	öffentlich - Beschluss

Raumordnungsverfahren für die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Der Vortrag der Baureferentin dient zur Kenntnis.

Der Bau- und Werkausschuss folgt der Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren für die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach.

Sachverhalt:

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach beabsichtigt den Bau einer Schienenstrecke für die Stadt-Umland-Bahn vom Norden Nürnbergs als Verlängerung der Nürnberger Straßenbahnlinie 4 über Erlangen nach Herzogenaurach. Ziel der Planung ist eine Stärkung des schienengebundenen ÖPNV-Netzes im Herzen der Metropolregion, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsströme zwischen Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Gesamtlänge der vom Zweckverband definierten Vorzugsvariante beträgt ca. 25 km. In Teilabschnitten gibt es alternative Trassenverläufe.

Das Verkehrsvorhaben ist eine erheblich überörtlich raumbedeutsame Maßnahme gemäß Art. 24 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG), für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist. Im Raumordnungsverfahren sind die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten, einschließlich der überörtlich raumbedeutsamen Belange des Umweltschutzes zu prüfen; insbesondere werden die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen geprüft.

Die Planunterlagen können über die folgende Internetseite abgerufen werden:

https://www.regierung.mittelfranken.bayern.de/aufg_abt/abt3/abt35003_ROV_Stadtumlandbahn.htm

Rechtsansprüche werden durch die Beteiligung der Öffentlichkeit nicht begründet, die Verfolgung von Rechten im nachfolgenden Zulassungsverfahren bleibt unberührt (Art. 25 Abs. 5 Satz 5 BayLplG).

Stellungnahme:

Der Planungsbeginn der StUB liegt an der B 4 (Erlanger Straße) auf Höhe der Straße „Am Wegfeld“. In Verlängerung der Höfleser Hauptstraße verläuft die Fürther Stadtgrenze hier ca. 2,5 km westlich der geplanten StUB-Haltestelle „Am Wegfeld“. Die StUB-Trasse nähert sich im weiteren Verlauf der B 4 in Höhe des sog. „Lehmgrubenfeld“ (dieses liegt nördlich des Verkehrsübungsplatzes) auf 600 m der Fürther Stadtgrenze. Sowohl nördlich von Bislohe als auch nördlich des Gewerbegebiets Schmalau ist die Fürther Stadtgrenze wieder über 2 km vom Trassenverlauf der StUB entfernt.

Das Planungsende der StUB in Herzogenaurach (Haltepunkt Herzo-Zentrum, Bahnhofstraße) liegt ca. 6,5 Straßenkilometer von der Fürther Stadtgrenze (gemessen ab Herzogenauracher Straße, Pfaffenhecke) entfernt.

Aufgrund der räumlichen Distanz sind städtebauliche Entwicklungsziele der Stadt Fürth h. E. nicht betroffen. Diesbezüglich wird auf die nachfolgenden Ausführungen aus dem Erläuterungsbericht, dem technischen Bericht sowie der vorliegenden Umweltprüfung verwiesen:

“Das Untersuchungsgebiet liegt zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach in Mittelfranken (siehe Anlagen 02.01 bis 04.05 zum Erläuterungsbericht). Es umfasst überwiegend die Siedlungsbereiche des nördlichen Nürnberger Gebiets von Buch, Boxdorf und Großgründlach, das zentrale Stadtgebiet Erlangen sowie dessen westliche Bereiche (Büchenbach) und die Siedlungsbereiche von Herzogenaurach mit den umliegenden Orten wie Haundorf, Niederndorf und Neuses. Das Untersuchungsgebiet wird mit der BAB A3 und BAB A73 und der B4 von mehreren Autobahnen und Bundesstraßen gekreuzt“.

“Hinsichtlich der raumordnerischen Betrachtungen wurde als Untersuchungsraum für das geplante Vorhaben ein Korridor mit einer Regelbreite von 1.000 m jeweils seitlich der Trassenachsen der Varianten abgegrenzt (Gesamtbreite 2.000 m). Der Untersuchungsraum befindet sich in den Städten Nürnberg, Erlangen sowie dem Landkreis (LK) Erlangen-Höchstadt (siehe Anlagen 03.01 und 03.02). Bei den angegebenen Korridorbreiten der Untersuchungsräume liegen minimale Anteile der Korridor auch auf Fürther Stadtgebiet. Der Trassenverlauf selbst berührt das Stadtgebiet von Fürth jedoch nicht.“

“Die Abgrenzung des umweltfachlichen Untersuchungsgebiets orientiert sich an den Wirkreichweiten des Vorhabens. Das Untersuchungsgebiet umfasst regelmäßig Bereiche um die Lagen der Trassenvarianten bis zu einem Abstand von 90 m beidseits von der Trasse (Gesamtbreite 180 m). Im Bereich von Gebieten der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie (FFH-Gebieten) und Vogelschutzgebieten und in weiteren sensiblen Bereichen beträgt die Gesamtbreite 500 m. Je nach Wirkempfindlichkeiten wurde für einzelne Schutzgüter bei Bedarf ein größeres Untersuchungsgebiet betrachtet, insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Landschaft (siehe Anlagen 04.01 bis 04.05 zum Erläuterungsbericht).“

“Die technischen Auswirkungen der Stadt-Umland-Bahn wurden innerorts im Wesentlichen auf Ebene der Straßenzüge bzw. außerorts auf der im jeweiligen Querschnitt von den Baumaßnahmen betroffenen Fläche betrachtet, während die verkehrlichen Wirkungen aus einem Verkehrsmodell, das das Gebiet der Städte Herzogenaurach, Erlangen und Nürnberg umfasst, ermittelt wurden.“

Die Nürnberger Straßenbahnlinie wird auf der B 4 bis zur abzweigenden Reutleser Straße weitergeführt und dann über Tennenlohe, Erlangen Süd und Innenstadt über den Regnitzgrund – Büchenbach nach Herzogenaurach weitergeführt.

“Das Vorhaben hat für den Kernbereich der Metropolregion Nürnberg eine herausragende Bedeutung insbesondere in der Vernetzung von Hochschulstandorten und der Anbindung und

Vernetzung großer Unternehmen und Infrastruktureinrichtungen sowie der Verknüpfung mit dem bestehenden Nürnberger U-Bahn- und Straßenbahnnetz und dem Flughafen. Zudem wird dadurch eine Wiederanbindung von Herzogenaurach an den Schienenverkehr erreicht.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Stadtgebiet Nürnberg, im Stadtgebiet Erlangen und im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

Eine Stärkung des schienengebundenen ÖPNV-Netzes im Herzen der Metropolregion Nürnberg ist insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsströme zwischen Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach dringend erforderlich. Die Städte Nürnberg und Erlangen sowie der Landkreis Erlangen-Höchstadt haben daher am 15.10.2012 einen Rahmenantrag zur Aufnahme der Stadt-Umland-Bahn (StUB) in das GVFG-Programm (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) des Bundes gestellt. Mit Gründung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) durch die Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach wurden die weiteren Planungsschritte an den ZV StUB übertragen.

Die Errichtung einer Straßenbahn ist als Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs als klimafreundlich einzustufen. Durch die Verlagerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs in den öffentlichen Personen-Nahverkehr wird in der Summe weniger CO₂ emittiert (BPR und Intraplan 2019) und damit dem Klimawandel entgegengewirkt.

Der beabsichtigte Bau einer StUB wird u. a. mit der positiv prognostiziertem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung begründet:

„Insbesondere in Herzogenaurach und Erlangen wird die Anzahl der Einwohner*innen und Arbeitsplätze zukünftig ansteigen: Der Bau des Siemens-Campus in Erlangen sowie der Ausbau des Adidas-Standorts in Herzogenaurach werden bis zum Jahr 2030 eine starke Zunahme der Arbeitsplätze zur Folge haben (Strukturdaten Herzogenaurach und Erlangen). Für die Siedlungen im Norden von Herzogenaurach (Herzo Base) sowie des im Erlanger Westen gelegenen Büchenbach werden von den Städten starke Anstiege der Einwohnerzahlen prognostiziert. Um diesen wachsenden Nachfrageschwerpunkten von Arbeitsplätzen und Bewohner*innen sowie der wachsenden Belastung durch Feinstaub, Staus und Parkplatzmangel gerecht zu werden, ist zukünftig eine leistungsfähige und nachhaltige Erweiterung des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes aus Bussen, Straßenbahn Nürnberg, S- und Regionalbahn unerlässlich. Die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn zwischen den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach ist hierfür eine effiziente Lösung, die die umweltfreundliche Mobilität in der Metropolregion fördert und somit auch den verkehrlichen Zielstellungen der drei beteiligten Städte entspricht, den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu stärken und den motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Pendlerverkehr im Stadtgebiet zu reduzieren.“

Des Weiteren wird der Bau einer StUB aus einer regionalplanerischen Zielsetzung abgeleitet:

Im Regionalplan Nürnberg wird im Kapitel „Technische Infrastruktur“ zum Thema Verkehr unter anderem folgendes Ziel aufgeführt:

„1.2.1 Öffentlicher Personennahverkehr. (Z) Der Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems soll vorangetrieben werden. Hierfür soll [...] – unter Berücksichtigung der Stadtumlandbeziehung mit dem Landkreis Fürth – und dem Ausbau eines verbesserten Straßenbahnnetzes – einschließlich einer Stadtumlandbahn im Norden des Stadt- und Umlandbereiches im großen Verdichtungsraum [...] fertig gestellt werden. [...]“.

Somit bestehen aus bauleitplanerischer Sicht gegenüber der vorliegenden Erweiterung des schienengebundenen ÖPNV keine Bedenken.

Auch seitens des Amtes für Wirtschaft und Stadtentwicklung der Stadt Fürth wird das Vorhaben begrüßt, da das ÖPNV-Netz in der Metropolregion durch die geplante Stadtumlandbahn im Bereich der Städte Nürnberg - Erlangen und Herzogenaurach erheblich verbessert wird.

Verkehrsplanerisch wird der Bau der StUB grundsätzlich befürwortet, wobei die Auswirkungen auf das Fürther Stadtgebiet als eher gering zu bewerten sind. Im Zuge der weiteren Planungen sind die Buslinien in Richtung Fürth (heute 33 und 179) mit den Berührungspunkten des Trassenverlaufs an die StUB anzupassen. Hier ist insbesondere der Nahverkehrsplan der Stadt Fürth zu beachten, der in drei Korridoren Buslinien zwischen Fürth und Erlangen vorsieht, darunter auch im Korridor Tennenlohe (Maßnahmenvorschlag ND 50, Prüfauftrag für den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Fürth). Die Stadt Fürth empfiehlt, diese Linienführung nutzenstiftend mit der StUB zu verknüpfen, beispielsweise als eine umsteigefreie Durchbindung der Linien 178 oder 179 mit den Erlanger Linien 295, 287 oder 293.

Die Haltestelle Am Wegfeld nutzten 2017 werktags ca. 150 Einsteiger in Richtung Fürth und ca. 130 Aussteiger aus Richtung Fürth. Diese Zahl wird sich durch die Inbetriebnahme der StUB voraussichtlich weiter erhöhen.

Der Fürther ÖPNV-Pendlerverkehr in Richtung Nürnberg und Erlangen wird jedoch auch weiterhin vorwiegend über das SPNV- und U-Bahnnetz abgewickelt werden. Die ÖPNV-Verbindung von Fürth nach Herzogenaurach dürfte durch die StUB an Attraktivität gewinnen, da zusätzlich zu den vorhandenen Buslinien eine alternative, schnellere Verbindung zur Verfügung steht.

Langfristig wird mit der StUB die Option eröffnet, auch die Stadt Fürth anzubinden. Diese Möglichkeiten können im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans untersucht, diskutiert und bewertet werden.

Laut Statistischem Jahrbuch der Stadt Fürth 2018 haben sich die Pendlerverflechtungen mit den Landkreis Erlangen-Höchstadt 2017 gegenüber 2015 (Datenlage des Nahverkehrsplans Stradt Fürth) deutlich erhöht hat:

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	2015	2017	Zuwachs[%]
Einpendler nach Fürth aus dem Landkreis Erlangen-Höchstadt	1.552	1.729	+11 %
Auspendler aus Fürth in den Landkreis Erlangen-Höchstadt	1.591	1.861	+ 17%
Summe	3.143	3.590	+ 14 %

Die in Herzogenaurach liegenden Arbeitsplätze sowie die gestiegene Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Fürth (von 42.375 auf 48.472 in den letzten fünf Jahren) dürften an dieser Entwicklung einen großen Anteil haben. Aus diesem Grunde sieht der Nahverkehrsplan der Stadt Fürth die Schaffung einer Buslinie Fürth – Herzogenaurach vor (Maßnahmenvorschlag ND 80). Gespräche mit den betroffenen Aufgabenträgern Landkreis Erlangen-Höchstadt und Stadt Erlangen sowie der Stadt Herzogenaurach und den beteiligten kommunalen Verkehrsunternehmen haben, um möglichst bald eine umsteigefreie ÖPNV-Verbindung zwischen Fürth und Herzogenaurach anbieten zu können.

Die Unterlagen zum Raumordnungsverfahren für die Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach haben während eines angemessenen Zeitraums von 3 Wochen ausgelegen. Äußerungen aus der Öffentlichkeit sind bei der Stadt Fürth nicht eingegangen. Die Stadt Fürth bittet den Vorhabenträger um weitere Beteiligung bei den weiteren Planungen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt						
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 04.09.2019

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 18.09.2019

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: einstimmig beschlossen Ja: 13 Nein: 0 Anwesend: 13