

**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Aktueller Planungsstand zur StUB

Stadtrat Herzogenaurach 29.03.2023



# Agenda

1. Der Zweckverband
2. Effekte der Neufassung der Standardisierten Bewertung
3. Aktueller Planungsstand
4. Zeitplan
5. Kosten
6. Zeit für Fragen





# 1. Der Zweckverband

# Der Zweckverband



## Verbandsvorsitzender



**Mandy Guttzeit**  
*Geschäftsleiterin*

**Daniel Große-Verspohl**  
*Kaufmännischer Leiter*

**Dr. Stefan Opheys**  
*Technischer Leiter*

# Das sind wir!



Zweckverband Stadt-Umland-Bahn  
Nürnberg – Erlangen –  
Herzogenaurach

- **Geschäftsleiterin:** Mandy Guttzeit
- **Gründung:** April 2016
- **Mitarbeiter\*innen:** 20
- **Geschäftsstelle:** Erlangen  
(Nürnberger Straße 69)

# Aktuelle Leistungsphase



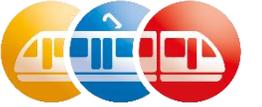
## Leistungsphase „Vorplanung“ abgeschlossen

- Konkretisierung des Streckenverlaufs: Pläne im Maßstab 1:2.500

## Aktuell in der Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung)

- Vertiefte Planung der Brücken und Unterführungen
- Prüfauftrag B 4
- Park & Ride-Anlage Raststätte Aurach
- Fachgutachten, z. B. Umwelt, Verkehr, Schall

# Aktuelle Herausforderungen



- Auswirkungen der Neufassung der Standardisierten Bewertung
- CO<sub>2</sub>-Gutachten
- Kostenfortschreibung



## 2. Effekte der Neufassung der Standardisierten Bewertung

# Ausgangslage – GVFG-Änderung und neue Verfahrensanleitung



- Der Bund hat 2020 das GVFG geändert und mit Horizont ab 2025 den Fördertopf versechsfacht
  - Damit bestand das Erfordernis die Nutzen-Kosten-Rechnung spürbar zu ändern
  - Seit 01.07.2022 neue Verfahrensanleitung des Bundes („2016+“):
    - Kostenseite weitgehend unverändert
    - Nutzenseite in weiten Teilen neu gefasst
    - ➔ Führt allgemein zu 1,x bis 4-fachem Nutzenwert
- ➔ Die StUB war Teil der **Testrechnungen** für den Bund

# Ergebnis der Testrechnung



- Die StUB ist eines von 12 Projekten, bei denen die neue Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung **testgerechnet** wurde

NKI 2019

1,1



NKI 2022

2,2

„Zeitreise“

- Der vorläufige NKI von 2,2 für das L-Netz wurde auf Basis der Daten von 2019 berechnet → keine Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes, wie
  - Änderungen in der Streckenführung
  - Aktualisierte Kosten
  - Preisstand weiterhin 2016,...

# Auswirkungen der neuen NKI-Berechnung auf die Regnitzgrundquerungen im L-Netz



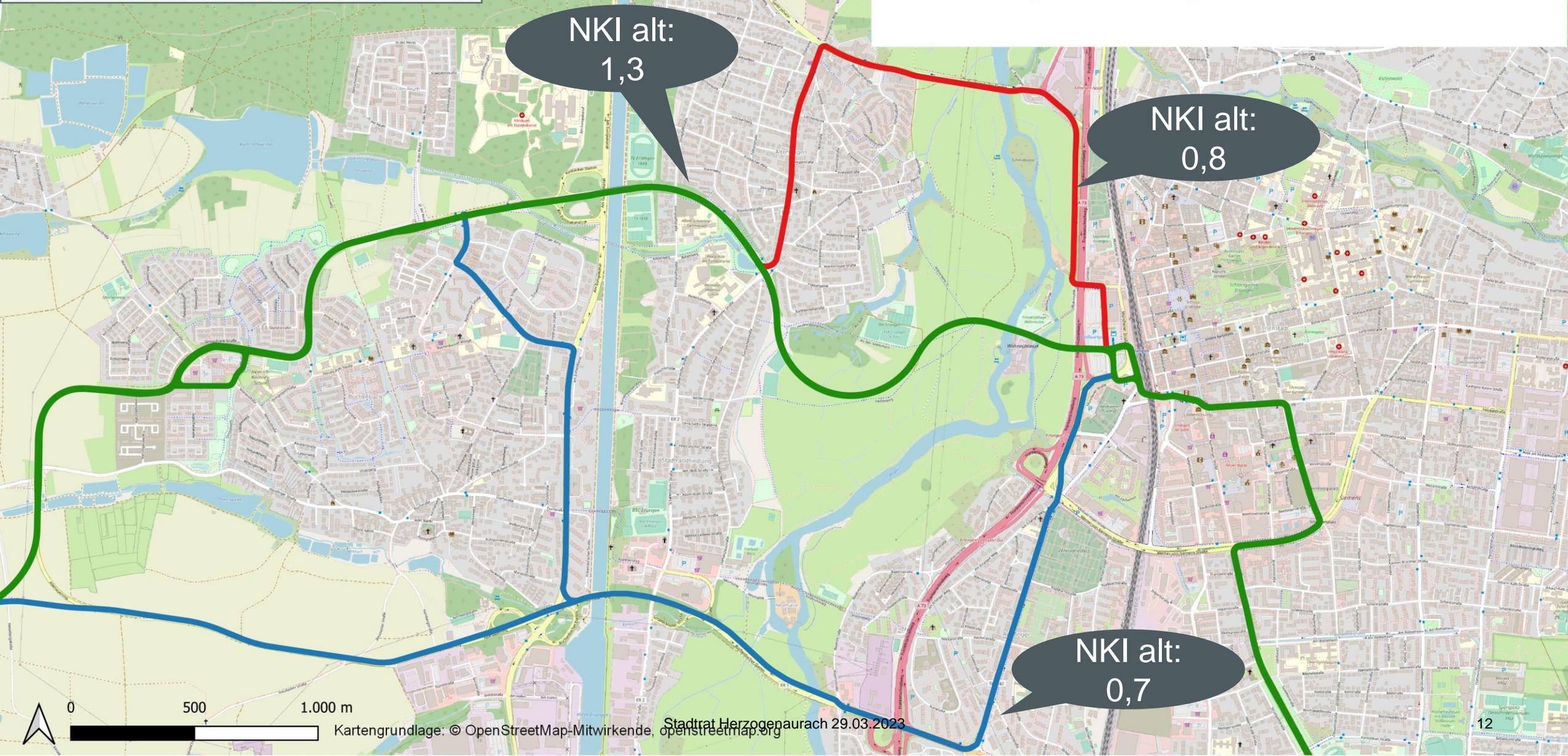
	L-Netz mit Wöhrmühlquerung	L-Netz mit Büchenbacher Damm (Untervariante <u>mit</u> Bahnhof und Büchenbacher Spange)	L-Netz mit Dechsendorfer Damm
Nutzen-Kosten-Verhältnis gerundet	2,2	1,7	1,7

- Die Wöhrmühlquerung weist nach wie vor den höchsten NKI auf
- Büchenbacher Damm und Dechsendorfer Damm liegen aber ebenfalls deutlich über 1 und wären damit grundsätzlich förderwürdig

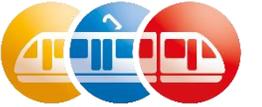
# Legende

- Wöhrmühlquerung
- Dechsendorfer Damm
- Büchenbacher Damm mit Büchenbacher Spange

# Möglichkeiten zur Querung der Regnitz

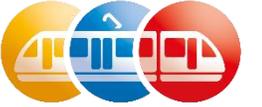


# Zentrale Botschaften



- Doppelter Nutzen der StUB, wir haben das richtige Verkehrsmittel ausgewählt.
- Das Risiko einer Nicht-Förderung ( $NKI < 1$ ) schwindet. Der NKI wird sich aber im Zuge der weiteren Planung noch einmal verändern.
- Die Wöhrmühlquerung ist die mit dem höchsten Nutzen für das Projekt StUB. Die verkehrlich ungünstigeren Alternativen sind jetzt grds. auch förderfähig.
- Wir prüfen die Machbarkeit einer Regnitzgrundquerung über den Büchenbacher Damm und ermöglichen anhand der Abwägung aller Vor- und Nachteile eine finale Entscheidungsfindung zur Streckenführung.
- Überschlagsrechnungen lassen eine positive  $CO_2$ -Amortisationszeit erwarten. Die Umwelteingriffe werden durch die positiven Umweltauswirkungen überkompensiert.
- Bei einer Entscheidung für den Büchenbacher Damm verzögert sich die Gesamtinbetriebnahme um schätzungsweise 3 Jahre.

# Nächste Schritte in diesem Jahr



- **Machbarkeitsuntersuchung** zum Büchenbacher Damm bis 12/2023 → anschließend Abwägung aller Vor- und Nachteile zur finalen Entscheidung über die Regnitzgrundquerung
- Belastbarere **Berechnung von NKIs** für verschiedene Szenarien und Integration der Kostenfortschreibung
- Fortführung der aktuellen Planungen, Priorität der Planungen bis zum Bahnhof
- **Dialogforum am 27.06.23**
  - Aktueller Zwischenstand
  - Beteiligung zu offenen Fragestellungen
- Aktualisierung der Kostenschätzung, Ergebnisse vorauss. im Herbst
- Veröffentlichung relevanter Zwischenergebnisse



### 3. Aktueller Planungsstand



# Brucker Lache



Verkehrskonzept Erlangen Süd:  
Fahrstreifenreduzierung B4  
möglich; Optimierung der  
Knotenpunkte

Abstimmung  
Wendeschleife

# Brucker Lache



## UVPA 06/2020:

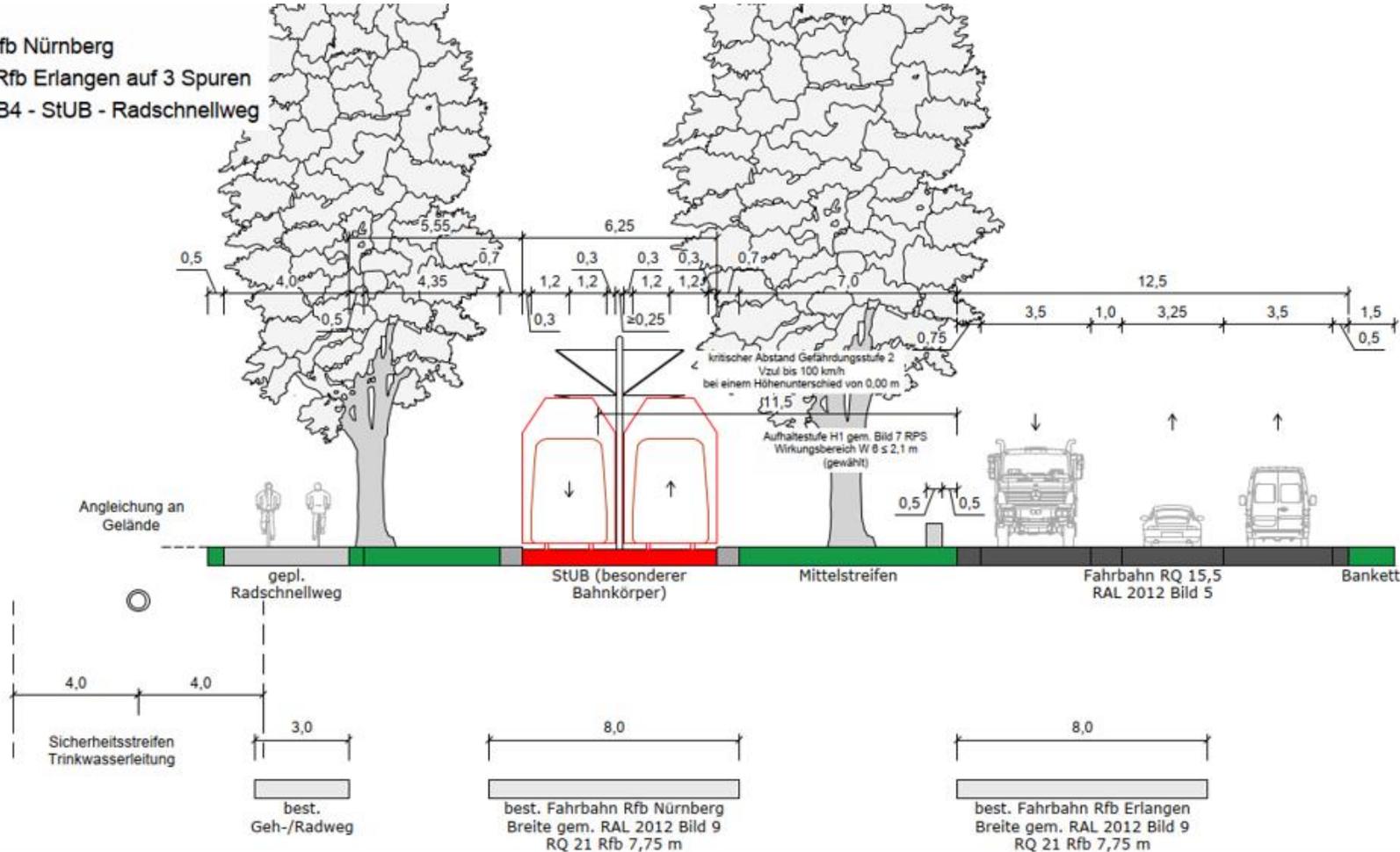
*„Der Stadtrat Erlangen empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, für eine rechtssichere Abwägung von Querschnittsvarianten eine ergebnisoffene Studie über mögliche Querschnittsaufteilungen im Bereich Brucker Lache zu erstellen. Eine Bündelung der Trassen der Bundesstraße 4 und der Stadt-Umland-Bahn ist dabei zu Grunde zu legen und die Möglichkeiten für eine Reduzierung von Fahrspuren zu untersuchen.*

*Der geplante Radschnellweg Nürnberg – Erlangen soll in geeigneter Weise mit betrachtet werden.“*

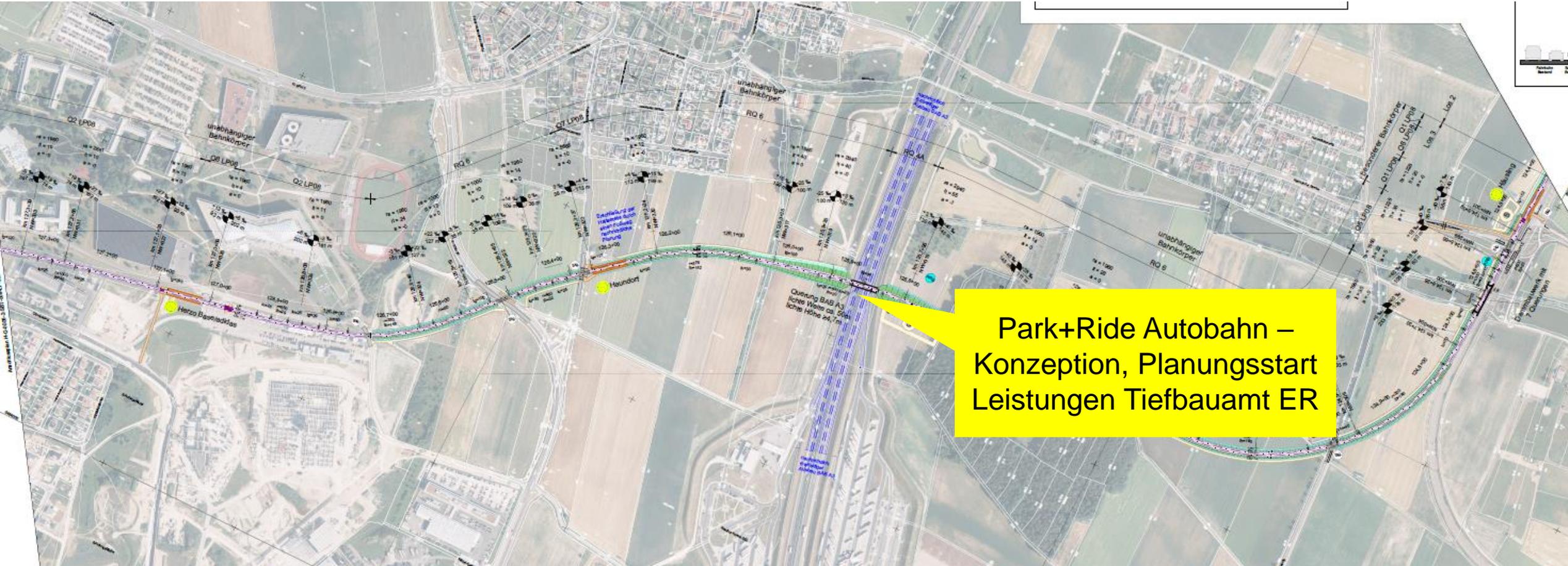
# Untersuchte Variante aus dem Verkehrskonzept: Fahrbahnreduktion um einen Streifen



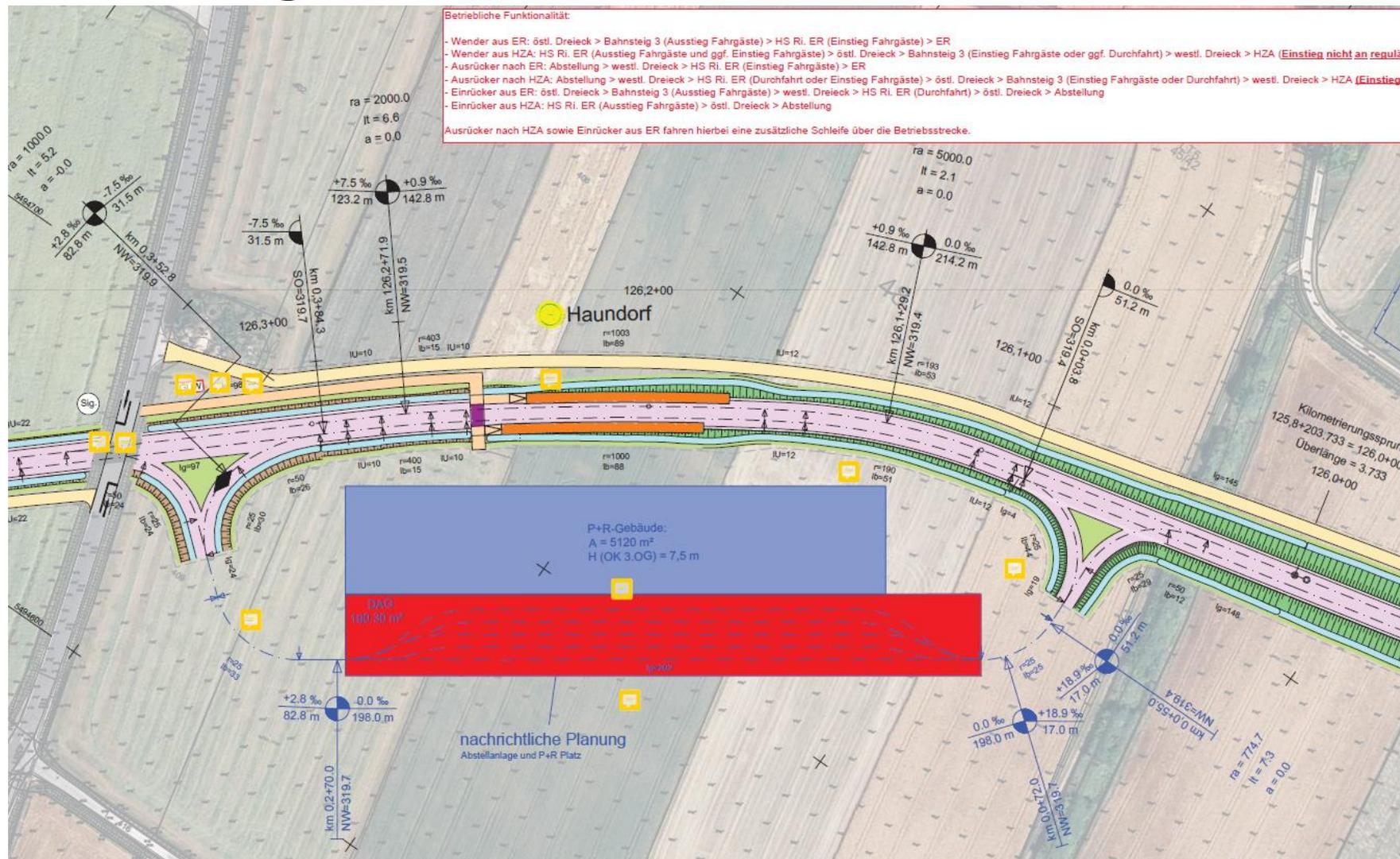
Variante 6:  
Rückbau der Rfb Nürnberg  
Verbreiterung Rfb Erlangen auf 3 Spuren  
Bundesstraße B4 - StUB - Radschnellweg



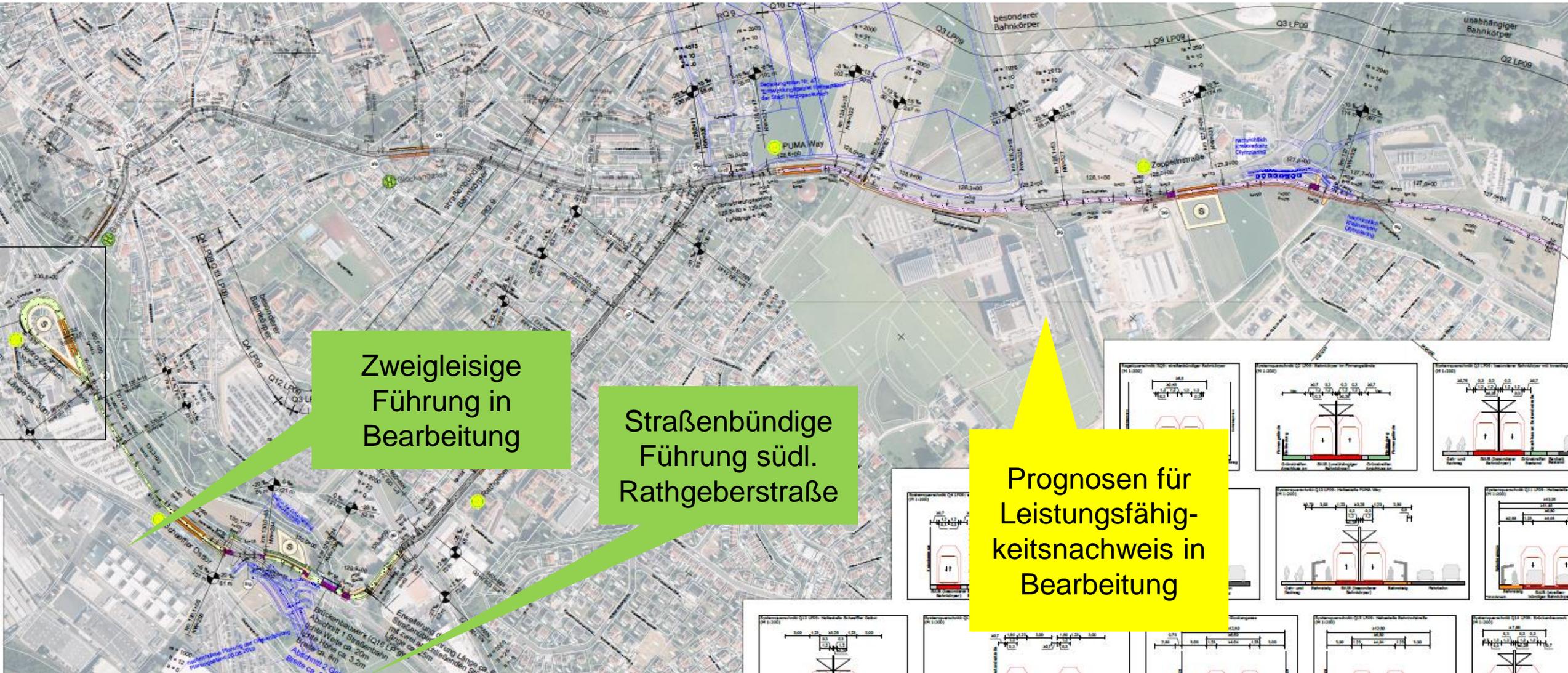
# Häusling - Haundorf



# Häusling – Haundorf P+R Anlage und Abstellhalle



# Herzogenaurach



Zweigleisige  
Führung in  
Bearbeitung

Straßenbündige  
Führung südl.  
Rathgeberstraße

Prognosen für  
Leistungsfähig-  
keitsnachweis in  
Bearbeitung

# Ergebnisse einer Mehrfachbeauftragung zur Endhaltestelle



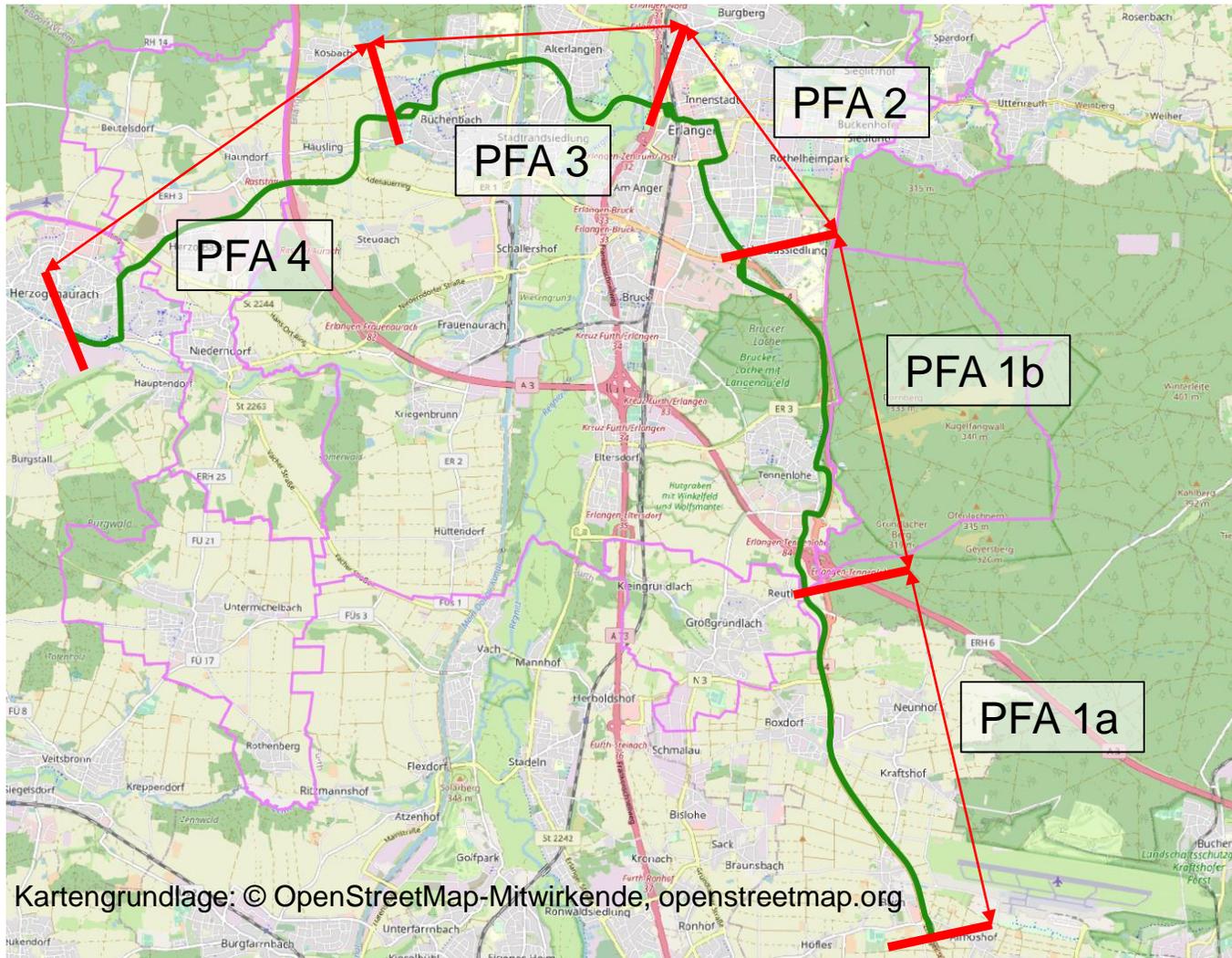
Siegerentwurf  
wurm + wurm

Ausschreibung für  
weiterführende  
Planungen auf Basis  
des Siegerentwurfs  
kurz vor  
Veröffentlichung



## 4. Zeitplan

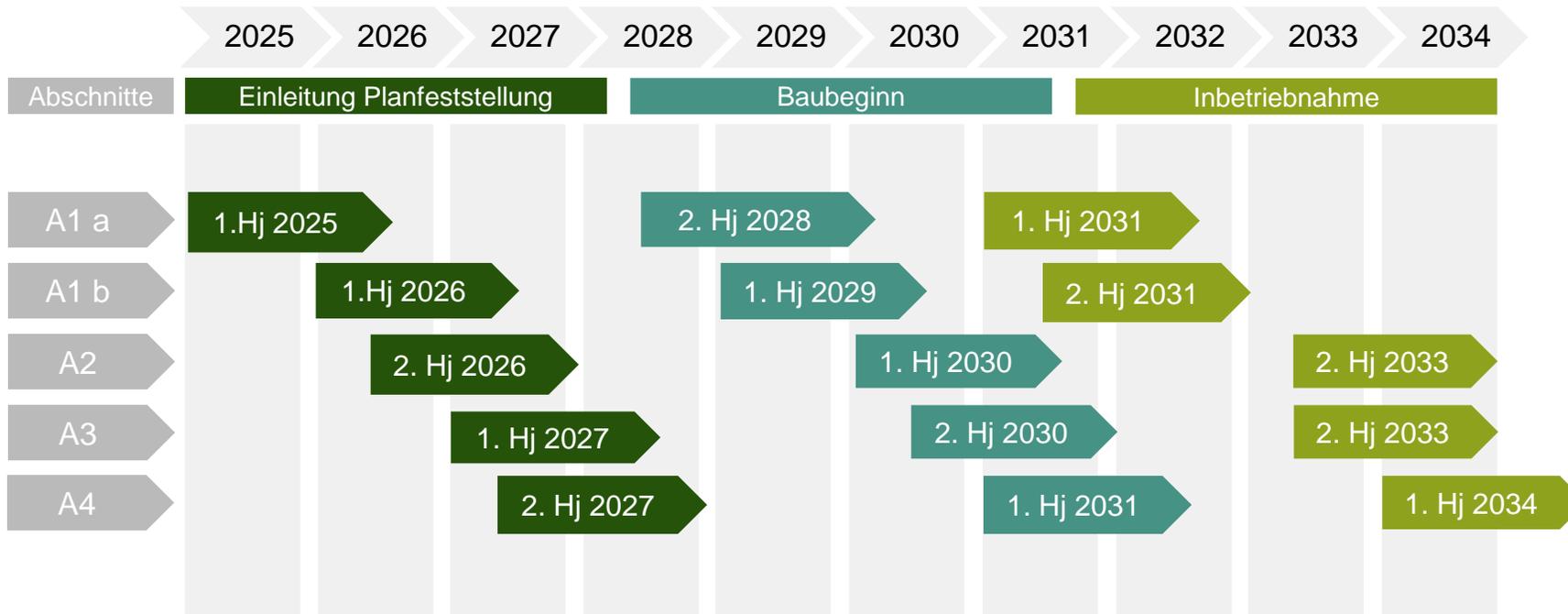
# Exkurs: Planfeststellungsabschnitte (PFA)



Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org)

- Einteilung in 5 Planfeststellungsabschnitte
- Diese Abschnitte entsprechen auch den Bauabschnitten
- Baubeginn ab „Am Wegfeld“
- Jeder Abschnitt endet mit einer Wendeschleife
- Sukzessive Inbetriebnahme

# Aktueller Zeitplan



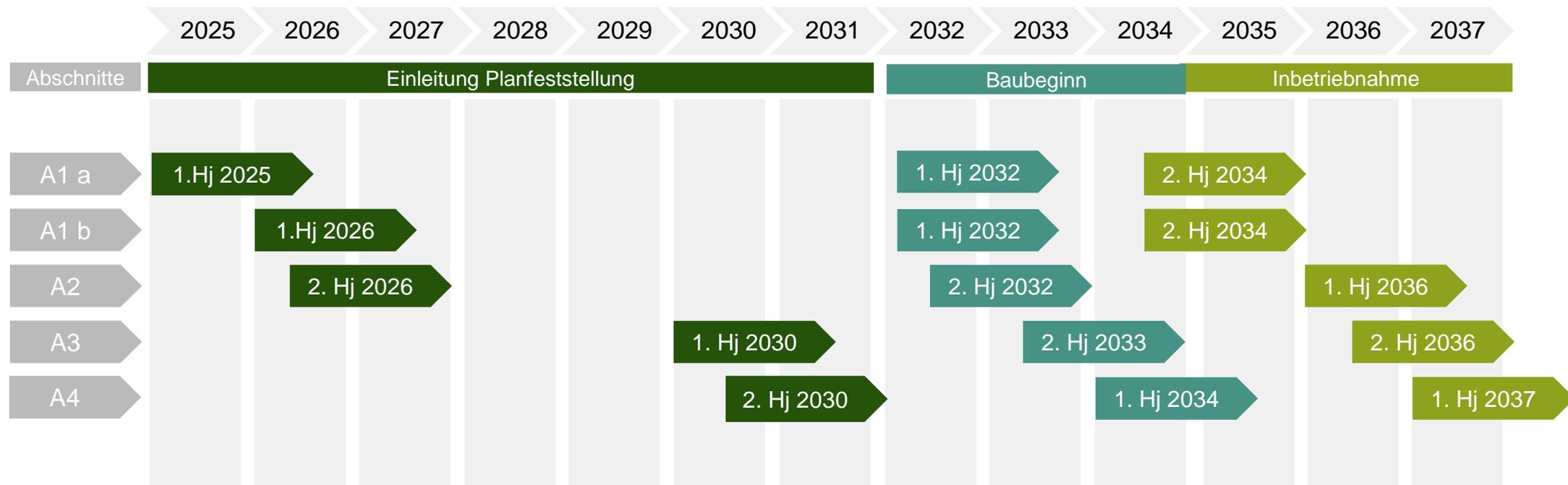
## Inhalte der Planung

- Verkehrsanlagen (26 km)
- Ingenieurbauwerke (30)
- Entwässerungsplanung
- Verkehrsgutachten
- Schall und Erschütterung
- Hochwassergutachten
- Grundwassergutachten
- Kartierungen
- Umweltverträglichkeitsstudie
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- CO2-Gutachten
- Artenschutzprüfung
- Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie
- Bodenschutzkonzepte
- Bauleistungskonzept

# Zeitplan bei einer Entscheidung gegen die Wöhrmühlbrücke



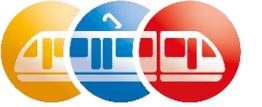
- Die Entscheidung gegen die Wöhrmühlquerung würde nach derzeitigen Schätzungen zu einem Zeitverzug von etwa 3 Jahren in allen Abschnitten führen





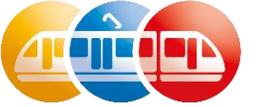
## 5. Kosten

# Planungs- und Investitionskosten



- Ergebnis der letzten vorliegenden Kostenschätzung (Preisstand 2019) für das L-Netz:
  - 372 Mio. € Investitionskosten
  - 56 Mio. € Planungskosten
- Förderquote 90% durch Bund und Land: verbleibender Eigenanteil der Städte 78 Mio. Euro (Preisstand 2019), davon
  - Nürnberg 16 Mio. €
  - Erlangen 49 Mio. €
  - Herzogenaurach 13 Mio. €
- Verwirrende Zahl aus der SZ: 643,4 Mio. €
  - Keine aktuelle Kostensteigerung, sondern
  - unsere kommunizierten Kosten für das L-Netz (Investition) PLUS
  - grobe Kilometerpauschale für den Ostast bis Eschenau (+18 km)
- derzeit: Aktualisierung der Kostenschätzung, Ergebnisse bis Herbst

# Entwicklung der Kommunikationskosten



- Kommunikationskosten (Sachkosten) pro Jahr: Im Durchschnitt über die letzten 6 Jahre wurden pro Jahr ca. 100.000 € für Kommunikationsmaßnahmen ausgegeben
- Ausgaben schwanken jährlich je nach Erfordernis, Prinzip der Wirtschaftlichkeit auch im Kommunikationsbereich

VDI 7001: Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planung und Bau von Infrastrukturprojekten

- Anteil von 1% des Projektbudgets als Grundstein für Dialogprozess empfehlenswert
- Höchstes Erfordernis der Kommunikation VOR Baubeginn in der Planungsphase



Visualisierung Bundesstraße 4, Erlangen  
Blick südöstlich vom Preußensteg in Richtung Nürnberg



Erlangen - Süd



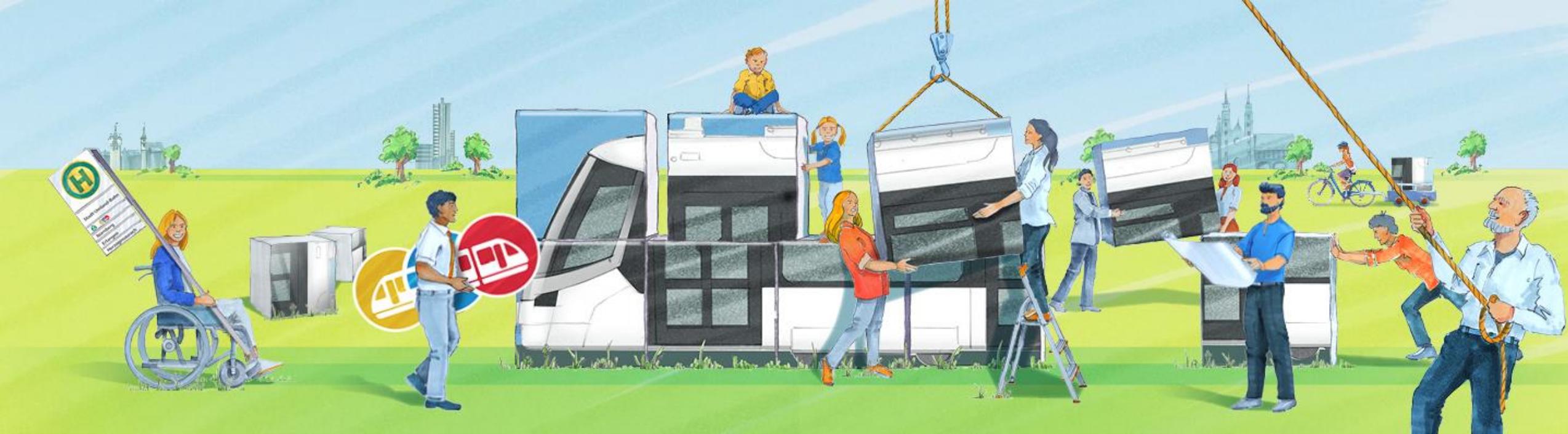
Visualisierung Friedrich-Bauer-Straße, Erlangen  
Blick in nordwestlicher Richtung



Visualisierung Nürnberger Straße, Erlangen  
Blick auf die Haltestelle „Gebbertstraße“ in Richtung Erlanger Innenstadt



## 6. Zeit für Fragen



## Kontakt



**Mandy Guttzeit**  
*Geschäftsleiterin*



**Dr. Stefan Opheys**  
*Technischer Leiter*



**Daniel Große-Verspohl**  
*Kaufmännischer Leiter*



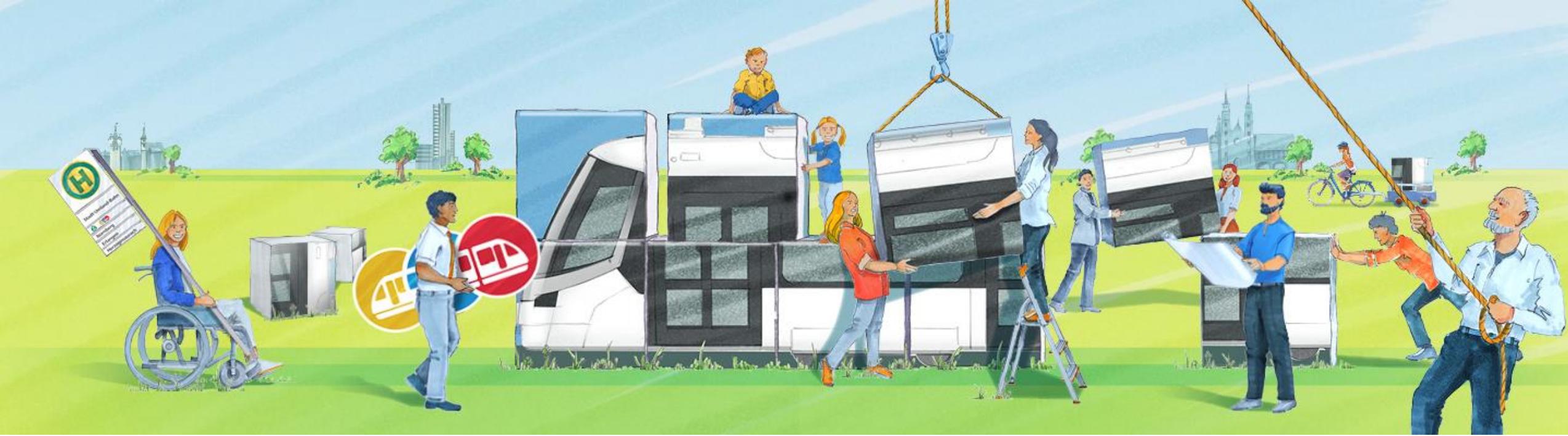
# StUB

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

Nürnberger Straße 69  
91052 Erlangen

Telefon: 09131 / 933 084 0  
Telefax: 09131 / 933 084 11

E-Mail: [info@stadtumlandbahn.de](mailto:info@stadtumlandbahn.de)  
[www.stadtumlandbahn.de](http://www.stadtumlandbahn.de)



**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

**Vielen Dank!**