

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: HA/6228/2026

Hauptamt
Gerhard HöflerDatum: 23. April 2026
AZ:

Beratungsfolge	Termin	
Stadtrat	30.04.2026	öffentlich

Stadt-Umland-Bahn Nürnberg – Erlangen – Herzogenaurach; Bestimmung der Vorzugstrasse

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband StUB die Planung der Stadt-Umland-Bahn im Bereich Herzo Base auf Basis der Variante 2b fortzuführen und diese, vorbehaltlich der noch ausstehenden Umweltuntersuchungen, zum Teil der Vorzugstrasse zu machen.

Der Stadtrat hält außerdem fest, dass die Variante 4 aus städtebaulichen Erwägungen nicht umgesetzt werden soll.

Erläuterungen:

Die grundsätzliche Entscheidung, das Gelände der adidas AG von Süden her mit der Stadt-Umland-Bahn zu erschließen, wirft die Frage auf, wie und wo die Streckenführung westlich der Haltestelle Herzo Base fortgesetzt und zur bislang geplanten Linie zurückgeführt wird.

Der ZV StUB hat daraufhin zunächst die theoretisch möglichen Linienführungen identifiziert, die sich für die Betrachtung im Planfeststellungsverfahren aufdrängen und zu welchen jeweils eine qualifizierte Aussage in den Genehmigungsunterlagen enthalten sein sollte.

Neben der bereits früher thematisierten und nun mit dem neuen Ansatz zu vergleichenden Nordumfahrung des adidas-Geländes (im Folgenden Variante 1), sind dabei folgende Korridore identifiziert und von Nord nach Süd durchnummeriert worden:

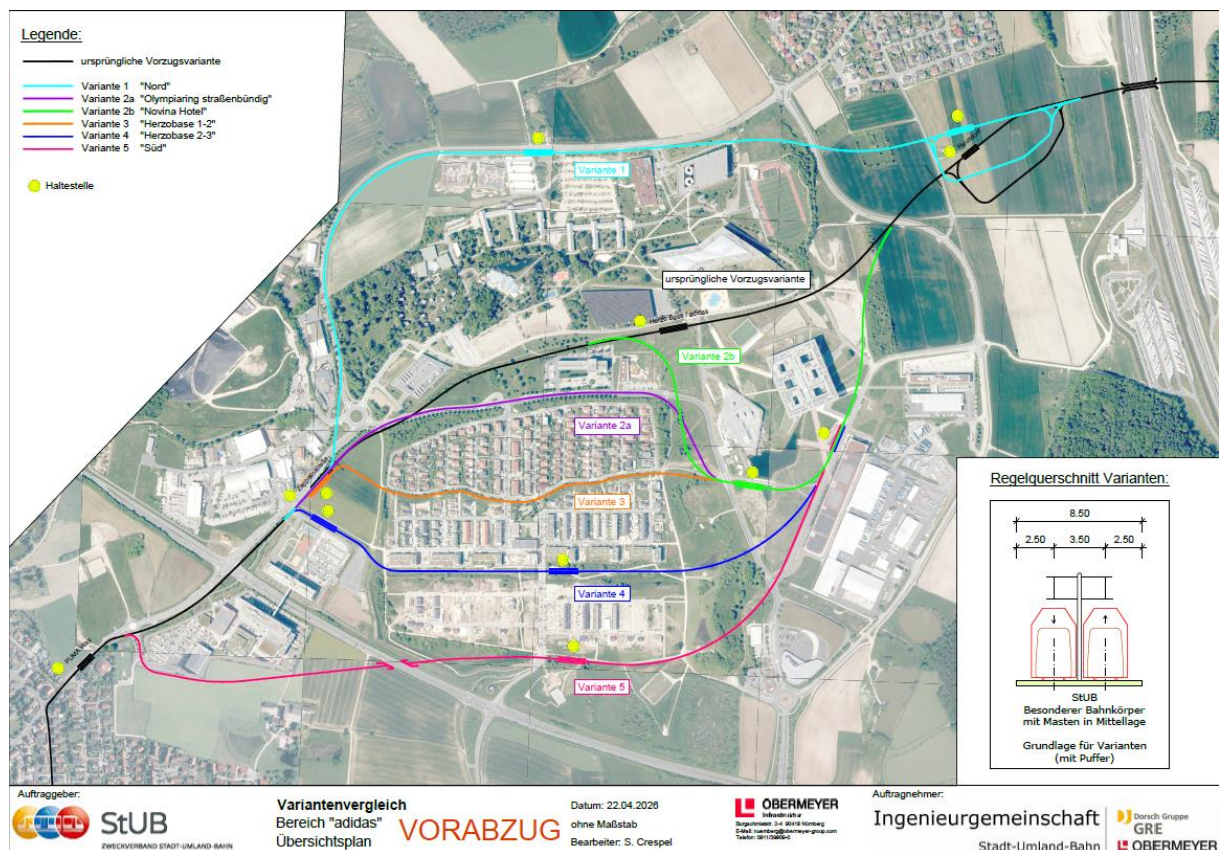
- Variante 2: Zwischen adidas und Herzo Base-Abschnitt I
- Variante 3: Zwischen Herzo Base-Abschnitt I und II
- Variante 4: Zwischen Herzo Base-Abschnitt II und III

- Variante 5: Zwischen Herzo Base-Abschnitt III und dem Hans-Ort-Ring, nach Querung des Hans-Ort-Rings südlich an den Gebäuden der PUMA SE vorbei geführt bis an die Straße Zum Flughafen.

Bereits bei der Ausarbeitung der Varianten zeigte sich, dass bei der von adidas vorgeschlagenen Führung entlang des Olympiarings der vorhandene Querschnitt zwischen Schallschutzwand der Herzo Base und den nördlich des Olympiarings gelegenen Grundstücken von Supermarkt, Hotel und Kindergarten nicht für einen besonderen Bahnkörper ausreicht. Ein straßenbündiger Bahnkörper ist aber nach den Anforderungen der BOStrab (§15 Abs. 6) zu vermeiden, wenn es örtlich anders möglich ist und das Abwägungssystem des ZV StUB bewertet entsprechend auch die Nachteile des straßenbündigen Bahnkörpers (höhere Störanfälligkeit, größere Fahrzeitzuschläge).

Da sich nördlich der Gebäudereihe Supermarkt / Hotel / Kindergarten der für die ursprüngliche Planung frei gehaltene Trassenkorridor befindet, hat der ZV StUB als Reaktion hierauf eine Untervariante entwickelt, welche diese Konflikte umschifft und aus der Haltestelle Herzo Base in den Bereich nördlich des Kindergartens führt und dort wieder auf die ursprüngliche Trassenführung einschwenkt.

Die Variante 2 erhält damit die Untervarianten 2a (straßenbündig auf dem Olympiaring) und 2b (nördlich Supermarkt / Hotel / Kindergarten), welche jeweils als eigenständige Varianten betrachtet wurden. (Hinweis: Die Buchstaben wurden nach der zeitlichen Entwicklung der Untervarianten vergeben und sind daher abweichend von der Reihenfolge der mit Zahlen benannten Varianten von Süd nach Nord bezeichnet.)



Analog dem Vorgehen im Raumordnungsverfahren hat der ZV StUB daraufhin eine Bewertung der Stufe 1 in Anlehnung an das Formalisierte Abwägungs- und Rangordnungsverfahren durchgeführt

(s. Anlage).

Dabei diene die von adidas vorgeschlagene Variante 2a als Vergleichsmaßstab. Die Varianten 1, 3 und 5 erreichten Punktwerte kleiner -0,5 und werden daher analog dem Raumordnungsverfahren als nicht aussichtsreich eingestuft.

Neben der in der Anlage gezeigten numerischen Bewertung der FAR-Stufe 1 zeigen auch Plausibilitätsüberlegungen, dass das Ausscheiden dieser Varianten der richtige Weg ist:

Variante 1 umfährt die adidas World of Sports im Norden. Damit wäre auch die für das adidas-Gelände erforderliche Haltestelle im Norden des Geländes und damit weit entfernt vom Hauptgebäude Arena, wo insbesondere auch der Geländezugang für die unternehmensfremden Besucher konzentriert werden soll. Außerdem würde eine Haltestelle im Norden, anders als bei allen anderen Varianten, keinerlei Funktion für die Siedlung Herzo Base erfüllen. Die Anbindung der Siedlung an die Stadt-Umland-Bahn würde damit deutlich verschlechtert, insbesondere in Fahrtrichtung Erlangen / Nürnberg. Bei Verwendung statischer Erschließungsradien rund um die Haltestelle wären erhebliche Teile der Herzo Base nicht mehr im Erschließungsbereich der verbleibenden StUB-Haltestellen. Rund um den Kreisverkehr Zum Flughafen / Olympiarings würde durch die erforderliche Kreuzung mehrerer Straßen außerdem die Verkehrsabwicklung erheblich verkompliziert. Die Variante 1 ist dadurch nicht aussichtsreich.

Variante 3 wäre nur unter Inkaufnahme einer sehr kurvenreichen Trassenführung entlang des Abstandskorridors zwischen Herzo Base I und II möglich, ähnlich dem Verlauf von Moskaustraße bzw. Amsterdamstraße. Auch der zentrale Spielplatz der Herzo Base würde beeinträchtigt. Es ist auch kein weiterer durchgreifender Vorteil gegenüber den anderen Varianten erkennbar. Die Variante 3 ist dadurch ebenfalls nicht aussichtsreich.

Variante 5 wurde mit dem Gedanken entwickelt, eine möglichst schnelle Trassenführung bis in den Bereich PUMA Way zu entwickeln. Daher nimmt diese Variante Kurs auf die südöstliche Ecke des Abschnitts III der Herzo Base und führt von dort in einer möglichst geraden Linie auf die Straße Zum Flughafen zu, unter Unterquerung des Hans-Ort-Rings. Damit ist die Haltestelle Zeppelinstraße ebenfalls nicht Teil dieser Linienführung. Dadurch wären die Unternehmen im Bereich des Gewerbegebiets rund um die Straße Zum Flughafen, nördlich des Hans-Ort-Rings, nicht mehr an die StUB angeschlossen. Bei den vom Verbandsausschuss beschlossenen Projektzielen wird die Zentrale der PUMA SE explizit erwähnt („Erschließung der Unternehmenszentralen der Herzogenauracher Großkonzerne Schaeffler, PUMA und adidas“), welche dann entgegen aller bisherigen Planungen nur noch randständig im Süden erschlossen würde. Somit wird das entsprechende Projektziel bei Variante 5 erkennbar schlechter erreicht. Die Variante 5 ist im Ergebnis ebenfalls als nicht aussichtsreich zu klassifizieren.

In der FAR-Stufe 2 wären damit die Varianten 2a, 2b und 4 weiter zu betrachten.

Die Variante 2a entspricht dem von adidas aufgetragenen Vorschlag und dient daher bislang als Vergleichsbasis für die anderen Varianten.

Nachdem eine Führung entlang des Olympiarings in einem besonderen Bahnkörper einen erweiterten Querschnitt des Straßenraums erforderlich gemacht hätte, der nur unter Eingriffen in den Schallschutzwall im Süden der Straße oder den Baumbestand und die zum Teil im Privatbesitz befindlichen Grundstücke im Norden der Straße möglich gewesen wäre, wurde für die Variante 2a

ein straßenbündiger Bahnkörper untersucht.

Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen hält in § 15 Abs. 6 jedoch fest „Strecken sollen unabhängige oder besondere Bahnkörper haben“ (im Gegensatz zu straßenbündigen Bahnkörpern, vgl. die Unterscheidung des Bahnkörpers in straßenbündige, besondere und unabhängige Bahnkörper in § 16 Abs. 4). Da die Variante 2b explizit als besonderer Bahnkörper im Korridor der Variante 2 entwickelt wurde, würde eine straßenbündig geführte Variante 2a dieser Soll-Vorschrift widersprechen.

Entsprechend dem Charakter des straßenbündigen Bahnkörpers treten bei dieser Variante 2a einige spezifische Nachteile auf, die bei den anderen Varianten nicht gegeben sind:

- Der Bahnkörper muss in den Straßenverkehr signalgeregelt ein- und ausgefädelt werden.
- eine höhere Anfälligkeit für Verspätungen durch die Abhängigkeit vom Straßenverkehr
- Höheres Unfallrisiko
- Beachtung der Ein- und Ausfahrten von Kita, Hotel und Supermarkt, sowie der Kreuzung mit der Münchener Straße

Die Variante 2b wurde wesentlich zur Umgehung der in der Variante 2a auftretenden Konflikte entwickelt:

- Schaffung eines vom Straßenverkehr unabhängigen Bahnkörpers ohne Eingriff in Schallschutzwall oder Baumbestand entlang des Olympiarings
- Vermeidung von Schallimmissionen im Wohnbereich bei gleichbleibender Erschließungsqualität (Haltestellenlage) durch größeren Abstand zwischen Strecke und Siedlung
- Weniger Konflikte mit Zufahrten (keine in dem Bereich, wo sich Variante 2b von 2a unterscheidet)

Die Variante 2b nutzt den ungenutzten Raum zwischen Kita und Werkzaun der adidas AG und erreicht dann den für die Stadt-Umland-Bahn ohnehin frei gehaltenen Korridor nördlich von Kita, Hotel und Supermarkt. Die gewählten Radien sorgen dafür, dass gegenüber einer straßenbündig geführten Variante 2a eine vergleichbare, in den benutzten Excel-Tabellen sogar leicht kürzere Fahrzeit erzielt werden kann.

Im Vergleich zwischen den Varianten 2a und 2b stehen dem gegenüber auch Nachteile der Variante 2b, die in dieser Abwägung in Summe als nachrangig gesehen werden und daher in Kauf genommen werden sollen:

- Insgesamt drei Querungen der Trasse mit dem Olympiarings, die vsl. jeweils durch Bahnübergangsanlagen mit Schranken zu sichern sind. (Bei Variante 2a ein Bahnübergang und zwei signalgeregelte Ein- und Ausfädelstellen.)
- Eine geringfügig größere Streckenlänge, die zwar tendenziell zu etwas höheren laufenden Kosten führt, aber andererseits auch die Nachteile und Kosten des straßenbündigen Bahnkörpers der Variante 2a vermeidet.
- Auch wenn die eigentliche Trassenlinie das Gelände der Kita nicht berührt, ist eine Anpassung des Eckbereichs des Grundstücks wahrscheinlich zur Errichtung der Nebenanlagen erforderlich. Dieser Eingriff liegt im Bereich weniger Quadratmeter und kann im weiteren Verlauf Richtung Süden wieder ausgeglichen werden.
- In ähnlicher Weise ist der Bolzplatz neben der Kita anzupassen.

Die Variante 4 nutzt den geradlinig geschnittenen Abstandsraum zwischen den Herzo Base-Abschnitten II und III und gelangt nördlich des Parkplatzes der PUMA SE zur Straße Am Flughafen. Die Haltestelle Zeppelinstraße müsste in dieser Variante um 90° gedreht nördlich des PUMA-Parkplatzes errichtet werden. Zudem sieht die Variante 4 eine zusätzliche, zentrale Haltestelle in der Herzo Base vor, da es absurd wäre, eine Siedlung so zentral zu durchfahren und trotzdem nur am Rand zu halten.

Der Korridor zwischen den beiden Bauabschnitten der Herzo Base ist im Rahmen der Bauleitplanung bewusst mit einem Fließgewässer, einem längs verlaufenden Weg, entsprechender Bepflanzung und anderen Gestaltungselementen als parkartige Naherholungsfläche und gliedernder Grünzug gestaltet worden. Ein Eingriff in diese gestaltete Fläche erscheint nicht zweckmäßig und ist angesichts vorhandener anderer Varianten nicht geboten. Die Naherholungsfunktion dieses Korridors wäre dann stark beeinträchtigt.

Die Einbindung in das Wohngebiet würde bei dieser Variante, ähnlich wie bei Variante 3 zu den höchsten Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen führen, außerdem würden zahlreiche Wegekrenzungen entstehen.

Da die Herzo Base mit einer östlich und einer westlich gelegenen Haltestelle auch in den anderen Varianten gut an die Stadt-Umland-Bahn angebunden ist, wäre auch die Erschließungswirkung einer zusätzlichen Haltestelle keine grundlegende, sondern nur eine punktuelle Verbesserung, die in einem grundsätzlich erschlossenen Gebiet zu teilweise kürzeren Wegen führen würde.

Obwohl die Variante 4 nach der Variante 3 die zweitkürzeste ist, ist sie nicht nur wegen der zusätzlichen Haltestelle, sondern auch wegen der im Siedlungsbereich geringeren angenommenen Geschwindigkeit nicht schneller als die Varianten 2a und 2b.

In der Bewertung der Stufe 1 erhält die Variante 4 zwar als einzige Variante einen positiven Punktwert, mit +0,5 liegt er jedoch in einem Bereich, der den Beteiligten einen Entscheidungsspielraum lässt. Ohnehin ist das Ziel der Stufe 1 primär die nicht-weiterverfolgenswerten Varianten zu identifizieren und auszuschneiden, während die Planfeststellungsbehörde für die Untersuchung der im Verfahren tiefgreifender zu behandelnden Varianten eine verbal-argumentative Abwägung wünscht.

In der Gesamtabwägung sollte die Variante 4 daher nicht weiterverfolgt werden. Da hierbei insbesondere die angeführten städtebaulichen Gründe ins Gewicht fallen, ist es wichtig, dass die Stadt Herzogenaurach diese Gründe aufzeigt und benennt.

Gemäß dem Ergebnis der Stufe 1 des Bewertungsverfahrens müsste der Zweckverband nun eine Stufe-2-Bewertung für die Varianten 2a, 2b und 4 erarbeiten. Mit den hier ausgesprochenen Einwänden bezüglich der Variante 4 sollte diese im Rahmen der weiteren Abwägung qualitativ ausgeschieden werden.

Da die Variante 2b entwickelt wurde, um den Konflikten entlang der Variante 2a zu entgegenen, und der 2b zugleich, soweit aktuell erkennbar, keine gravierenden Nachteile gegenüberstehen, empfiehlt der Stadtrat bereits jetzt dem Zweckverband, mit der Variante 2b weiterzuarbeiten und versichert dem Zweckverband seine Unterstützung hierbei.

Da aktuell für die bislang noch nicht kartierten Bereiche die Erhebung der Umweltdaten läuft, stehen alle derzeitigen Empfehlungen notwendigerweise unter dem Vorbehalt, dass aus der Umweltuntersuchung keine gegenteiligen Erkenntnisse folgen.

Anlagen:

Herzogenaurach, 23. April 2026

Gerhard Höfler