

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: PA/6308/2026

Planungsamt Anja Wettstein	Datum: 23. September 2026 AZ:
-------------------------------	----------------------------------

Beratungsfolge	Termin	
Stadtrat	30.09.2026	öffentlich

Radschnellverbindung (RSV) Erlangen-Herzogenaurach; Vorplanung

Beschlussvorschlag:

Der Vorplanung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach wird zugestimmt. Auf der Grundlage der fortgeschriebenen Kooperationsvereinbarung wird die nächste Planungsstufe 2 (HOAI-Leistungsphase 3) aufgenommen und begleitet.

Die Planung muss im nächsten Schritt in der Art optimiert werden, dass die Inanspruchnahme von gewidmeten Bahngrundstücken nur noch randlich, in Bereichen für die eigentliche Bahntrasse unbedeutenden Flächenteilen, erfolgt bzw. ein entsprechender Trassenkorridor für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke freigehalten werden kann, d.h. ein physisch reaktivierbarer Korridor an gewidmeter Trassenfläche verbleibt.

Erläuterungen:

Im November 2018 haben sich die städtischen Gremien auf der Grundlage der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen“ für den Großraum Nürnberg mit der weiteren Vorgehensweise zur Realisierung des Trassenkorridors zwischen Herzogenaurach und Erlangen beschäftigt. Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach hat in seiner Sitzung vom 29. November 2018 beschlossen, zusammen mit der Stadt Erlangen die Radschnellverbindung im Bereich des Trassenkorridors im Aurachtal weiter zu verfolgen und in vertiefende Planungen einzusteigen.

Die Stadt Erlangen hat eine federführende Aufgabe übernommen. Hiervon umfasst sind u. a, die Koordination der Ausschreibung, Vergabe, Beauftragung und Abrechnung der Planungsleistungen, die Erstellung der Antragsunterlagen für die Fördermittelbeantragung, usw. Die Stadt Herzogenaurach wirkt bei den Planungen auf dem eigenen Stadtgebiet unterstützend mit und stellt alle notwendigen Informationen zur Verfügung.

Mit der Zustimmung zum Abschluss der Vereinbarung zwischen den Städten Herzogenaurach und Erlangen über die gemeinschaftliche Planung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 30. April 2020 und der Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen den beiden Städten wurde ein gemeinsamer Antrag auf Förderung der Planungskosten in den Leistungsphasen 1-5 über die Regierung von Mittelfranken/Freistaat Bayern beim Bund gestellt. Nach Zusage der Förderung durch den Bund gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 (Förderquote 75 %) und der erfolgreichen Vergabe der Planungsleistungen wurde im 1. Quartal 2024 mit der Planungsstufe 1, welche die Leistungsphasen 1 und 2 gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beinhaltet, begonnen.

In der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses vom 08.04.2025 erfolgte eine Vorstellung des aktuellen Planungsstandes der Vorplanung durch die Vertreter des beauftragten Planungsbüros Ramboll.

Ziel der ersten Planungsstufe war es, in einer Variantenuntersuchung die Vorzugstrasse anhand klarer Kriterien zu definieren und das grundlegende Planungskonzept zu erstellen. Die zentralen Planungsergebnisse sind mit den Lageplänen in zeichnerischer Form zum Beschluss angehängt (siehe Anlagen).

Der 11,5 km lange Trassenkorridor wurde zu Beginn in 22 Abschnitte unterteilt. Innerhalb dieser Abschnitte wurden dann bis zu drei Varianten vertieft untersucht, die in Anlage 1 kartographisch dargestellt sind. Die Analyse wurde anschließend in eine umfassende Bewertungsmatrix überführt und bepunktet (siehe Anlage 3). In den drei Themenschwerpunkten Infrastruktur und Verkehr, Umwelt sowie Bau- und Kostenaufwand wurden 20 Bewertungskriterien bewertet und flossen in das Gesamtbewertungsergebnis ein. Zusätzlich wurde auf die Unterscheidung der Lage in Stadtraum und Naturraum Rücksicht genommen.

Die Vorzugstrasse der RSV (wie in Anlage 2 dargestellt) verläuft ab der Gemeindegrenze zwischen Erlangen und Herzogenaurach bis zur Galgenhofer Straße als 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg parallel zur stillgelegten Bahntrasse im Aurachtal. Der Radweg ist für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.

Für den Fußverkehr ist ein begleitender Gehweg in einer Breite von 2,00 m vorgesehen.

Nach der Einmündung in den Biberweg wird die RSV von einem baulich getrennten Zweirichtungsradweg in eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr überführt. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge ist von einer weitgehend konfliktfreien Mischnutzung auszugehen. Eine getrennte Führung ist daher nicht erforderlich.

Die RSV wird über einen neu zu gestaltenden Kreisverkehr an der Kreuzung Biberweg / Dachsweg geführt. Im Anschluss verläuft sie nördlich der Straße Am Hasengarten sowie entlang der Vacher Straße als baulich getrennter, 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg bis zum Knotenpunkt Vacher Straße / Am Behälterberg. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Übersichtlichkeit am Knotenpunkt Vacher Straße / Am Behälterberg ist eine Mittelinsel vorzusehen.

Die RSV verläuft ab dem Knotenpunkt Am Behälterberg für die nächsten 150 m als 5,00 m breite Fahrradstraße entlang des Hutwegs. In diesem Abschnitt ist die Trasse für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt, jedoch zur Sicherstellung der Erschließung bis zur Zufahrt eines angrenzenden Gewerbegrundstücks für den Anliegerverkehr freigegeben. Nach der Grundstückszufahrt geht die

RSV in einen 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg über, der durch den Anliegerverkehr, sowie land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden kann.

Die RSV nähert sich der Hauptendorfer Straße aus östlicher Richtung als 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg mit einem angrenzenden, 2,00 m breiten Gehweg. An dieser Stelle befindet sich im Bestand ein Wanderparkplatz, der auch zukünftig über die Verkehrsfläche der RSV an das Straßennetz angebunden bleibt.

Die Hauptendorfer Straße wird von der RSV bevorrechtigt gequert. Hierfür wird das Fahrbahnniveau der Hauptendorfer Straße angehoben, um eine sichere und eindeutige Querungsstelle zu ermöglichen. Ein nördlich der Trasse verlaufender Bestandweg kann im Zuge des Baus der RSV entfallen, da seine Funktion durch die neue Verkehrsführung übernommen wird. Der Fußverkehr erhält in allen Verkehrsrichtungen eine eigene, räumlich abgetrennte Führung, die von der Querungsstelle für Kfz- und Radverkehr abgerückt ist. In westlicher Richtung wird die Radschnellverbindung weiterhin als 4,00 m breiter Zweirichtungsradweg (Regelquerschnitt) mit einem angrenzenden, 2,00 m breiten Gehweg geführt. Dieser Abschnitt bleibt für den Wirtschaftsverkehr und Anlieger freigegeben.

An der Stelle des Schleifmühlbaches wurde bereits ein erneuertes Bauwerk für den Bestandsweg errichtet. Für die RSV ist dieses Bauwerk bereits vorbereitet. Die Trasse der RSV wird zukünftig auf dem Bauwerk verlaufen.

Die Endpunkte der ursprünglichen Trasse wurden auf Erlanger Seite um ca. 260 m und auf Herzogenauracher Seite um ca. 500 m zurückverlegt (siehe Anlage 4). Zur Berücksichtigung von aktuell laufenden Planungen z.B. der StUB und zur Vermeidung von aufwändigen zusätzlichen Brückenbauwerken werden die Anschlüsse der RSV an die jeweiligen Innenstädte aufgefächert und auf mehrere Routen mit geringerem Ausbaustandard an bestehende Radverkehrsnetze angebunden.

Der Endpunkt in Herzogenaurach wurde vom Knoten Hans-Maier-Straße/Bahnhofstraße zum Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße zurückverlegt, da unter Berücksichtigung der StUB-Trasse und des Gewässerschutzes im Überflutungsbereich der Mittleren Aurach ein Ausbau auf RSV-Standard schwierig ist.

Daher ist die Querung der Hans-Maier-Straße abweichend von den ursprünglichen Überlegungen nicht mittels eines Brückenbauwerks vorgesehen, sondern soll niveaugleich erfolgen.

Aus diesem Grund verläuft die Radschnellverbindung ab dieser Stelle auf verschiedenen Wegen in Richtung der Bahnhofstraße. Der Radverkehr hat die Möglichkeit auf einem die StUB begleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg, der möglichst breit zwischen der Hans-Maier-Straße und StUB angelegt wird, zu verkehren. Als Alternative kann der Radverkehr die Hans-Maier-Straße mittels einer eigenen lichtsignalgeregelten Furt überqueren und über das mittlere Aurachtal fahren. Der Bestandsweg in Richtung Bahnhofstraße wird dafür um 1,00 m auf 4,00 m Breite erweitert.

Die Erlanger Öffentlichkeit wurde über Präsentationen in den öffentlichen Sitzungen der Stadtteil- bzw. Ortsbeiräte Anger/Bruck, Kriegenbrunn und Frauenaurach/Neuses im März 2025 über die Vorzugstrasse und das Planungskonzept informiert. Die Herzogenauracher Öffentlichkeit wurde in der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses am 08.04.2025 informiert.

Im September und Oktober 2025 wurden die fortgeschrittenen Planungen erneut mittels mehrstündiger Infostände und Befahrungen der Öffentlichkeit vorgestellt und weitere

Anregungen aufgenommen (Erlangen Zentrum (Infostand auf dem Mobilitätstag am Rathaus) am 17.09.2025; Herzogenaurach (Befahrung) am 29.09.2025; Anger/Bruck am 01.10.2025; Kriegenbrunn/Frauenaurach am 15.10.2025). Vorschläge und Rückmeldungen zum Planungskonzept wurden geprüft und bestmöglich berücksichtigt.

Die Abstimmungen mit dem ZV StUB und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg bzgl. des geplanten Radwegeausbaus entlang der Vacher Straße (St 2263) werden fortgeführt. Zudem wird der Austausch mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken fortgeführt, um das geeignete Verfahren zur Baurechtsschaffung zu fixieren.

Auch wenn die Vorzugstrasse der RSV nach der Bewertungsmatrix nicht auf der stillgelegten Bahntrasse verortet wurde, sondern weitestgehend in Parallellage verläuft, werden zum Teil gewidmete Bahngrundstücke in Anspruch genommen. Auch der bestehende landwirtschaftliche Weg, der für den Fuß- und Radverkehr freigegeben ist, liegt zum Teil auf gewidmeten Bahngrundstücken. Da im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine eisenbahnrechtliche Freistellung von Grundstücken nach dem § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz von Bahnbetriebszwecken erfolgen kann, ist für die Grundstücksteile, die für die Trasse des Radschnellwegs erforderlich sind, eine vorherige Freistellung von Bahnbetriebszwecken erforderlich.

Aus diesem Grund muss die Vorplanung im nächsten Planungsschritt in der Art optimiert werden, dass die Inanspruchnahme von gewidmeten Bahngrundstücken nur noch randlich, in Bereichen für die eigentliche Bahntrasse unbedeutenden Flächenteilen, erfolgt bzw. ein entsprechender Trassenkorridor für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke freigehalten werden kann, d.h. ein physisch reaktivierbarer Korridor an gewidmeter Trassenfläche verbleibt. In diesem Zusammenhang sind die weiteren Planungen mit den Vertretern der Deutschen Bahn, dem Eisenbahnbundesamt und dem Fördermittelgeber bzw. der Bewilligungsbehörde entsprechend abzustimmen.

Mit Aufnahme der nächsten Planungsstufe wird auf Grundlage der Vorplanung bis voraussichtlich zum 2. Quartal 2028 der Entwurf erarbeitet und die dazugehörigen Gutachten erstellt. Im Zuge dieser Phase wird geplant, die Trasse mit der interessierten Öffentlichkeit erneut zu begehen oder zu befahren, um die Planungen im Detail erläutern zu können.

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtskarte
Anlage 2 - Lagepläne Vorplanung Herzogenaurach
Anlage 3 - Bewertungsmatrix
Anlage 4 - Auffächerung der Endstrecken
RSV ER-HZS PlanAus September 2026

Herzogenaurach, 23. September 2026

Anja Wettstein