

**StUB**

ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

# Fragen zur StUB, CSU-Antrag

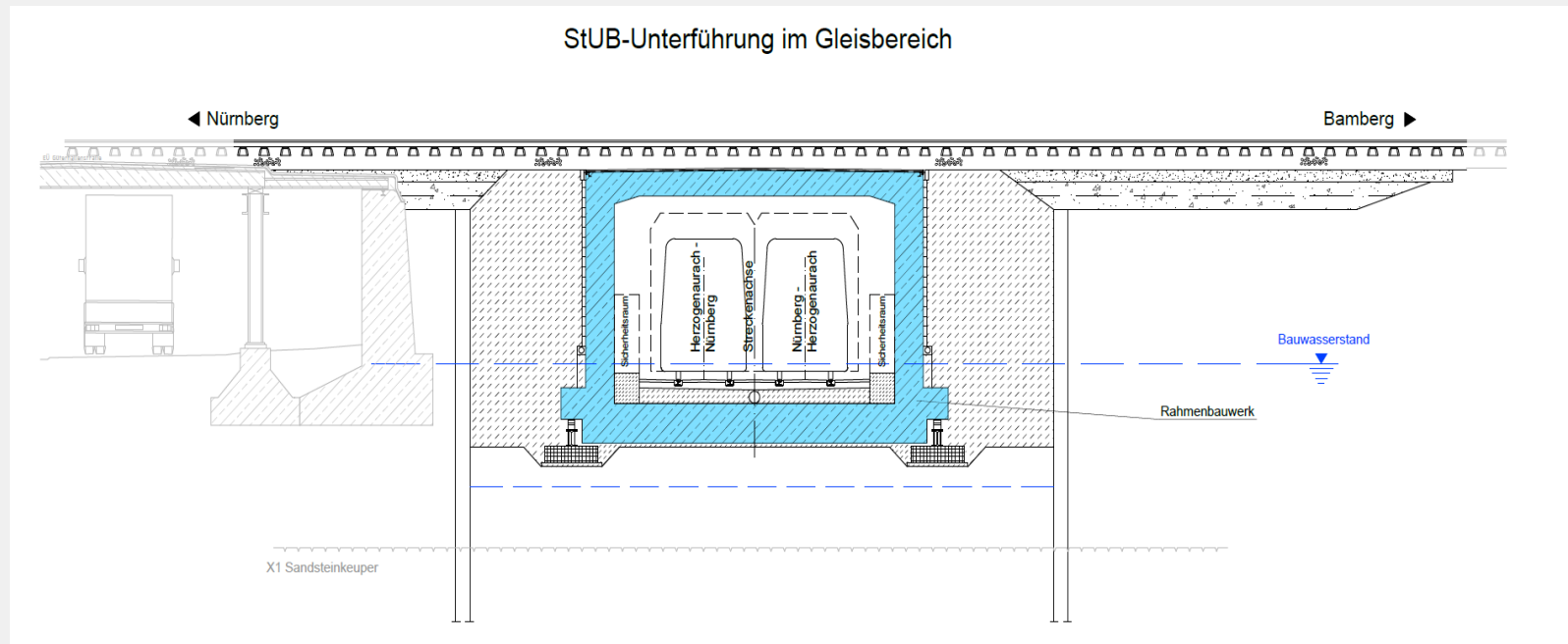
Stand März 2024

# 1. Güterhallenunterführung



## Wie tief wird die Unterführung der StUB unter der Bahnlinie in der Güterhallenstraße liegen?

- gem. Abstimmung mit der Feuerwehr lichte Höhe von 4,30 m (bestehende Güterhallenunterführung: lichte Höhe von etwa 4,20 m, mit einer Durchfahrtshöhe von 3,9 m beschränkt)
- Fahrbahnoberfläche der neuen Unterführung liegt ca. 0,50 m tiefer als die der bestehenden Unterführung





# 1. Güterhallenunterführung



**Die StUB soll in Tieflage bis zur Regnitzstadt (derzeit Großparkplatz) geführt werden. Wie hoch sind die Kosten für dieses Bauwerk vom Einfahren in der Güterhallenstraße bis zum jetzigen Großparkplatz?**

- Gemäß Kostenschätzung (10/2023) ergeben sich Netto-Investitionskosten i.H.v. **21.665.000 €** inkl. Unterführung einschließlich Stützwände, Ersatzneubau Geh- und Radwegbrücke über Güterhallenstraße (Zugang zu Gleis 1); Ersatzneubau Treppenanlage Unterführung Innere Brucker Straße unter DB-Gleisanlage, Ersatzneubau Fernwärmebrücke Güterhallenstraße, Mischwasserkanal im Rahmen der Unterquerung der DB-Gleisanlagen (Maßnahmen außerhalb der DB-Gleisanlagen)
- Kosten für Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung und Planung sind in der Gesamtkostenschätzung als prozentualer Wert über alle Bauwerke berücksichtigt.

**Was geschieht mit den dort platzierten Bauwerken, z.B. dem „TIO“ / „Fifty-Fifty“?**

- Die Gebäude bleiben erhalten und weiter nutzbar. Dabei wird aus Stabilisierungsgründen ein Teilbereich der Gebäude baulich unterfangen.

## 2. Unterquerung A73



**Im weiteren Verlauf soll die StUB unter die A73 Frankenschnellweg geführt werden. Wie tief verläuft dieses Bauwerk?**

- Fahrbahnoberfläche des Unterführungsbauwerks wird an der tiefsten Stelle etwa mittig unter der A73 ca. 6,5 m unter der Fahrbahnoberfläche der Autobahn liegen. Damit liegt der tiefste Punkt der Unterführung etwa 4,0 m tiefer als der westliche Bahnhofszugang.
- Zum Vergleich: Die derzeitige Fahrbahn der Münchener Straße liegt etwa 4,5 m über dem westlichen Bahnhofszugang.

**Wie breit wird dieses Bauwerk?**

- Das Bauwerk für die StUB hätte ungefähr eine Breite von ca. 9 m.
- Gesamtbreite des Bauwerks (einschließlich Wände) je nach einseitig bzw. zweiseitig angeordneten Geh- und Radweg mit einer jeweiligen Breite von 7,50 m: ca. 17 m bzw. 25 m.
- Festlegung durch die Stadt Erlangen als Baulasträger der Geh- und Radwege noch nicht final getroffen



## 2. Unterquerung A73



### **Was geschieht mit dem dort verlaufenden Hauptsammler der Stadt Erlangen?**

- Der Hauptsammler im Bereich der Autobahn muss verlegt werden. Diese Maßnahme wurde und wird in enger Abstimmung mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Erlangen geplant und ausgeführt.

### **Wie wird dieses Bauwerk gegen Hochwasser geschützt?**

- Die Grundwasserwanne wird ca. 0,50 m über die Höhe des Hundertjährigen Hochwassers geführt.

### **Was kostet das Unterführungsbauwerk unter der A73?**

- StUB-Kosten der Unterführung liegen bei 10.420.000 €

# 3. Regnitzquerung



**Daran anschließend wird die StUB über die neue Talquerung geführt. Gibt es hier schon den dafür benötigten Grunderwerb? Wurde schon an die Grundstücksbesitzer herangetreten?**

- Führung z.T. auch über städtische Grundstücke → Verringern von privatem Eingriff
- Bisher fand kein Eigentümerkontakt und Grunderwerb statt, finale Entscheidung für Querung erst vor kurzem im Stadtrat gefällt

**Kann es zu Enteignungen führen? Wenn ja, wie lange dauern derartige Verfahren?**

- Enteignungen sind wie bei jedem Verkehrsprojekt auf Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens möglich
- Dauer abhängig von Verhandlungsverlauf, Gutachten und Kapazitäten der zuständigen Behörden
- Um Verzögerungen im Bauverfahren bei einem zu erwartendem positivem Enteignungsbeschluss zu vermeiden, wird in solchen Fällen von den Behörden eine sog. vorzeitige Besitzeinweisung durchgeführt, die es dem Vorhabensträger ermöglicht, die vorgesehene Maßnahme auch ohne abgeschlossenes Enteignungsverfahren zu beginnen

# 3. Regnitzquerung



## Wie hoch belaufen sich die Kosten dieser Brücke?

- Gemäß Kostenschätzung von 10/23 Investitionskosten von ca. **44.600.000 € netto**
- Kosten für Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung und Planung sind in der Gesamtkostenschätzung als prozentualer Wert über alle Bauwerke berücksichtigt.

## Ist das FFH-Verfahren schon abgeschlossen?

- Die Natura 2000-Verträglichkeitsuntersuchung war Bestandteil des Raumordnungsverfahrens und ist auch ein Teil des Planfeststellungsverfahrens
- untersuchte Belange des Habitatschutzes werden mit zunehmender Konkretisierung der technischen Planung in der noch ausstehenden Genehmigungsplanung berücksichtigt

## Welchen Umfang haben die Stützen aufgrund der Statik?

- Umfang der Stützen beträgt gem. der durch das planende Büro erstellten Vorstatik in den Regelbereichen im Regnitzgnitzgrund 2,23 m, Durchmesser 0,71 m.
- bei den größeren Feldern im Bereich der Wöhrmühlinsel Umfang 3,15 m, Durchmesser 1,0 m
- Stützen werden aus Baustahl gefertigt



# 4. Flächen



## Wie viel Hektar werden für die StUB benötigt, die aktuell für die Landwirtschaft genutzt werden?

- nach aktuellem Planungsstand ca. 18 ha, davon ca. 6 ha in Erlangen
- Inkl. Trasse der StUB, Bushaltestellen und -fahrbahnen, Park&Ride-Anlagen (P+R) und für Betriebszwecke des ÖPNV; P+R Aurach inkl. Fläche und Zufahrten enthalten, exkl. Anbindung an Tank & Rast-Anlage
- Zum Vergleich mit Flächen im Straßenbau: Die Autobahn-Anschlussstelle 84 Erlangen-Tennenlohe umfasst eine Fläche von ca. 15,4 ha, die Tank&Rast-Anlage Aurach an der A3 etwa 15,1 ha, das Autobahnkreuz 83 Fürth / Erlangen ca. 28,5 ha. Allein der Anschlussbereich B4 / Weinstraße / Kurt-Schumacher-Str. umfasst bereits etwa 6,5 ha.

## Wie viel Hektar Ausgleichsflächen werden benötigt? Wo befinden sich diese?

- Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) erfolgt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung vorhabenbedingter Eingriffe sowie des erforderlichen Kompensationsbedarfs und die Erarbeitung, Begründung und Darstellung erforderlicher Maßnahmen, vorrangig zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen sowie zum Ausgleich oder Ersatz erheblicher Beeinträchtigungen. Da dieser LBP erst in der noch ausstehenden Genehmigungsplanung in der finalen Fassung vorliegt, können an dieser Stelle noch keine konkreten Aussagen zum notwendigen Ausgleichsbedarf getroffen werden.

# 5. Regnitzgrund



## **Wann wird der benötigte Antrag für die Baugenehmigung im Überschwemmungsgebiet Regnitzgrund für die StUB bei der Regierung von Mittelfranken gestellt?**

- Eine Baugenehmigung wird nicht beantragt.
- Baurecht für das gesamte Projekt wird durch abschnittsweise Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 28 erlangt. Die Einreichung des Planfeststellungsantrags für den Abschnitt über dem Regnitzgrund erfolgt nach derzeitigem Terminplan im Jahr 2027.
- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Abschnitt, das 2025 starten soll, wird die prinzipielle Genehmigungsfähigkeit des Gesamtprojektes geprüft.

## **Welche Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet und eventuelle Überflutungsereignisse sind durch die StUB zu erwarten? Welche entsprechenden Schutzmaßnahmen oder Vorkehrungen sind geplant?**

- Durch das Brückenbauwerk sind keinerlei Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet und eventuelle Überflutungsereignisse zu befürchten, da sich der Abflussquerschnitt und das Hochwasserrückhaltevolumen nicht nennenswert ändern. Aus diesem Grund sind keinerlei Schutzmaßnahmen oder Vorkehrungen erforderlich.

# 6. Regnitzgrund



## Welche Folgen hat der Eingriff in den Regnitzgrund für Flora und Fauna und den Erholungswert?

- Im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags erfolgt eine Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG. Solche wurden nicht identifiziert. Der Abschlussbericht befindet sich noch in der Erstellung.
- Es ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass insbesondere baubedingte Beeinträchtigungen durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen komplett vermieden bzw. erheblich reduziert werden können. Sofern es in Einzelfällen durch das Brückenbauwerk zu einer dauerhaften Beeinträchtigung kommt, werden für einzelne Tierarten vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen: continuous ecological functionality measures) vorgesehen. Die Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen ist fachlich anerkannt.
- Die Errichtung des Brückenbauwerks ist nur mit einer punktuellen Inanspruchnahme von Erholungsflächen im Regnitzgrund verbunden.

## Entfallen Freizeitmöglichkeiten?

- Durch die Errichtung der StUB kommt es zu keinem Verlust von Freizeitmöglichkeiten.
- Die nicht markierte Fläche zum Fußballspielen südlich Weges „An den Seelöchern“ muss um wenige Meter verlegt werden, da dort der zukünftige Radweg und die Brücke langführen.

# 7. Brücke Main-Donau-Kanal



**Wird die Brücke Kosbacher Damm / Adenauerring über den Main-Donau-Kanal (MD-Kanal) allein aufgrund der mangelnden Tragfähigkeit für die StUB neu gebaut oder soll dieser Neubau auch ohne Veranlassung durch die StUB in Angriff genommen werden?**

- Für die Nutzung der bestehenden Brücke Kosbacher Damm über den MD-Kanal durch StUB und Bus wurde eine statische Nachberechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie für Straßenbrücken des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Abteilung Straßenbau durchgeführt.
- Die Nachrechnung wurde auch mit den Verkehrslasten aus dem Straßenverkehr (mit dem sog. Lastmodel LM1) bemessen.
- Als Ergebnis wurde festgestellt, dass das bestehende Bauwerk nicht mehr statisch nachgewiesen werden kann und auch aufgrund der bestehenden Konstruktion nicht mehr baulich verstärkt werden kann. Daher ist der Neubau im Projekt StUB vorgesehen.
- **Auf Basis dieser Nachrechnung müsste das Bauwerk auch für die Nutzung durch den Straßenverkehr erneuert werden. Dies wäre durch den Straßenbaulastträger, hier Stadt Erlangen, zu veranlassen.**

# 8. Versorgungsleitungen



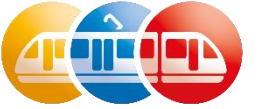
## Wo muss aufgrund in der Straße liegender Versorgungsleitungen der Straßenunterbau verändert werden?

- Bezüglich erwartbarer Lasten auf querende Versorgungsleitungen ist die Straßenbahn vergleichbar mit der Überfahrt eines Lkw. Die vorhandenen Leitungen sind i. d. R. ausreichend tief verlegt, so dass sie durch den Straßenverkehr und somit auch durch die StUB nicht beschädigt werden.
- Es müssen nur dort Versorgungsleitungen angepasst werden, wo diese längs unter der Trasse der StUB verlaufen oder wo oberirdische Schächte / Schieber im Gleisbereich der StUB liegen. In diesen Bereichen wird der Unterbau der Straße bei der Anpassung der Versorgungsleitungen mit erneuert, wenn die Leitungen ausgebaut werden. Es wurde eine intensive Abfrage der Bestandsleitungen durchgeführt, die Planung zu den Verlegungen ist noch nicht abgeschlossen.

## Wo müssen Versorgungstunnel angelegt oder umgebaut werden?

- Versorgungstunnel müssen zum aktuellen Planungsstand nicht angelegt werden. Einzig für die Henkestraße wird derzeit geprüft, ob ein Versorgungstunnel aufgrund der beengten Verhältnisse sinnvoll ist. Die Herstellung dieses Tunnels könnte wahrscheinlich im Microtunnelingverfahren (grabenloser Rohrvortrieb) erfolgen. Diese Methode ist kostengünstig und minimiert die Eingriffe während der Bauzeit.

# 9. Umsteigezahlen



**Welche Umsteigezahlen auf die Stadt-Umland-Bahn werden zugrunde gelegt? Wie teilen sich die Umsteigezahlen auf die verschiedenen Verkehrsarten auf?**

- Im gesamten Untersuchungsgebiet steigen pro Werktag knapp 9.000 Fahrgäste vom MIV auf die StUB um.

**Aus welchem Untersuchungsjahr stammen die Berechnungen?**

- Die Berechnungen wurden im Jahr 2023 durchgeführt und haben die jeweils letzt verfügbaren Daten der einzelnen Verkehrsträger zu Grunde gelegt.



# 10. Baustelleneinrichtung



## Wo werden Baustelleneinrichtungen eingerichtet? Welche Fläche wird für Baustelleneinrichtungen notwendig?

- Baueinrichtungsflächen werden für den Bau der StUB soweit möglich in regelmäßigen Abständen angelegt.
- Die exakte Lage und Größe richtet sich dabei insbesondere nach der Flächenverfügbarkeit zum Zeitpunkt der Baumaßnahme. Hier ist eine gewisse Flexibilität gegeben.
- Mit zunehmender Ausarbeitung der technischen Planung werden auch die Baueinrichtungsflächen konkretisiert. Wo möglich werden für die Baustelleneinrichtung Flächen genutzt, die zu einem späteren Zeitpunkt im Bauablauf ohnehin durch die StUB oder andere Anlagen belegt werden.
- Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen naturgemäß nicht über den gesamten Bauzeitraum gleich bleiben. Eine genaue Angabe, welche Flächen genau genutzt werden sollen, ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch weder möglich noch sinnvoll.

# 11. Pendelströme



**Welche Daten liegen zu den Pendlerströmen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der großen Firmen und Einrichtungen vor? Ist bekannt, von welchem Startpunkt aus die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der großen Firmen und Einrichtungen einpendeln?**

- Es liegen Daten zu den Pendlerströmen zwischen den einzelnen Städten vor, diese wurden in das Verkehrsmodell eingespeist.
- Mit den Stadtverwaltungen wurde die Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Verkehrszellen abgestimmt, worin die Erkenntnisse über einzelne Unternehmen berücksichtigt wurden. Von den großen Arbeitgebern liegen z.T. Erhebungen zur Herkunft der Mitarbeitenden vor.

# 12. Motorisierter Individualverkehr



**Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn führt einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 47 Mio. Fahrzeug-km im Jahr an. Von welcher Gesamtfahrleistung ausgehend reduzieren sich die eingesparten Fahrzeug-km?**

- Die Zahlen sind beim Gutachter angefragt.
- Letztlich sind sie aber nur nice to have, der Untersuchungsraum entspricht einem viel größeren Gebiet als die drei Städte und enthält dadurch zahlreiche Fahrbeziehungen, die die StUB schon deshalb nicht verlagern kann, weil sie da nicht lang fährt (z.B. Fürth)
- Die absoluten Zahlen (9000 Fahrgäste/Werktag vom MIV auf StUB verlagert bzw. 128.000 PKW-km pro Tag) machen die Qualität des Verkehrsmittels deutlich.

# 13. Nutzen-Kosten-Indikator



**Der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) liegt jetzt über 2,0. Welchen Grund hat die Erhöhung des NKI? Haben sich die prognostizierten Fahrgastzahlen erhöht oder liegt der massiven Erhöhung ein anderer Faktor zugrunde (beispielsweise die Neubewertung umweltpolitischer Aspekte)?**

- Die 2023 kommunizierte Änderung des Nutzen-Kosten-Faktors geht größtenteils auf die Änderung der Verfahrensanleitung durch das Bundesverkehrsministerium zurück.
- Hierbei ist die Bewertung des Nutzens in erheblichen Teilen einer neuen Systematik unterworfen worden.
- Daneben wurden auf Seite der Eingangsdaten aktuelle Daten herangezogen und das umgebende ÖPNV-Netz aus dem Netz des Fahrplanjahrs 2022 entwickelt.

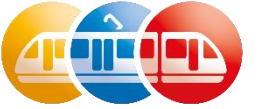
# 14. Busnetz



## Welche Buslinien / Bushaltestellen sollen zukünftig entfallen? Wird das Busnetz auf die StUB abgestimmt?

- Das im Mitfall der Nutzen-Kosten-Rechnung unterstellte Busnetz ist auf die StUB abgestimmt – das ist wesentliche Aufgabe der Mitfallerstellung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Rechnungen und auch nach Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG geboten.
- Das neue Netz wurde auf Basis des Netzes des Fahrplanjahres 2022 entwickelt und nutzt die hinzukommende Infrastruktur der StUB, wenn sie für Busse mitnutzbar ist, insbesondere die Unterführung unter der Eisenbahn und die neue Regnitzgrundbrücke.
- Dadurch ergeben sich vielfältige Neukombinationen von Buslinien, z.B. ist die im Netz unterstellte 20 eine Kombination der heutigen 20 (im Erlanger Stadtgebiet) mit der heutigen 30 (im Nürnberger Stadtgebiet), wohingegen die Funktion der 30 in Erlangen von der StUB übernommen wird.

# 14. Busnetz



- In den meisten Korridoren des Liniennetzes wurde min. das bisherige Angebot wiederhergestellt, Ausnahmen davon sind die Zuläufe zu Büchenbacher und Dechsendorfer Damm sowie die Goethestraße, deren Entlastung wesentliches Ziel der Planung ist. Zwei Straßenzüge verlieren ihren Busverkehr: Das ist zum einen der Herzogenaauracher Damm, da die einzige, auch nur teilweise dort verkehrende, Linie 201 nun konsequent via Am Hafen und damit über den Büchenbacher Damm angenommen wurde. Zum anderen ist dies die Querverbindung durch den Straßenzug Stintzingstraße / Komotauer Straße, da die dort verkehrende Linie 286 neu die Verbindung vom Verknüpfungspunkt Freyeslebenstraße in die Gebbertstraße herstellt und das Angebot der 286 im Straßenzug Koldestraße / Günther-Scharowsky-Straße von der direkter in die Innenstadt führenden Linie 290 wahrgenommen wird.
- In diesem Bereich entfällt mit der Haltestelle Siemens-Stadion die einzige bestehende Bushaltestelle, die allerdings in unmittelbarer Nähe zur StUB-Haltestelle Stintzingstraße liegt. Einzelne weitere Haltestellen müssen in ihrer Lage etwas angepasst werden.



# 15. Schallschutz



## Welche Maßnahmen im Hinblick auf den Schallschutz werden ergriffen?

- Die Planungen zur StUB werden durch einen Schall- und Erschütterungsgutachter begleitet.
- Soweit möglich wird bereits bei der Materialwahl und beim Oberbau auf eine geräuscharme Bauweise geachtet.
- In Bereichen, in denen dies gemäß den Schall- oder Erschütterungsberechnungen erforderlich ist, werden der Situation entsprechend Maßnahmen wie Schallschutzwände, elastische Schienenlagerung oder sog. Masse-Feder-Systeme vorgesehen.

## Sind entsprechende Kosten bereits eingeplant?

- Wie oben festgestellt, ist der Gutachter im Projekt bereits begleitend tätig. Die Schallschutzgutachten sind im Gesamtterminplan berücksichtigt. Auch die Kosten für erforderliche Maßnahmen sind bereits eingeplant und werden mit fortschreitender Planung konkretisiert.

# 16. Fahrpreise



## In wessen Hand liegt die Preisgestaltung der Fahrpreise?

- Die Stadt-Umland-Bahn befindet sich innerhalb des Tarifgebietes des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg (VGN). Damit werden die Fahrpreise der StUB wie auch für die Nürnberger Straßenbahn durch den jeweils gültigen Tarif des VGN geregelt. Es wird keine gesonderten Fahrpreise für die StUB geben.

## Soll der Innenstadtbereich auch für die StUB kostenfrei bleiben? Wo sind die „Verlustkosten“, die die Stadt trägt, dargestellt?

- Da es sich bei der kostenlosen Innenstadtzone derzeit um ein befristetes Pilotprojekt handelt, konnte dies bislang nicht unterstellt werden.
- Sollte sich der Stadtrat zur Fortsetzung entscheiden, wird die kostenlose Innenstadtzone auch in der StUB gelten, die Stadt muss dann selbstverständlich (und wie beim Bus auch) die finanziellen Konsequenzen aus einem solchen Beschluss tragen.

# 17. Förderbedingungen



**Sind unvorhergesehene Kostenerhöhungen förderschädlich? (Laut Dialogforum sind vorhersehbare Mehrkosten förderunschädlich.)**

- Kostensteigerungen aufgrund der Inflation sind förderunschädlich, da die Nutzen-Kosten-Rechnung das Thema Inflation durch die Normierung des Preisstandes auf das Jahr 2016 neutralisiert.
- Kostensteigerungen aus inhaltlichen Änderungen gegenüber der Kostenschätzung sind soweit förderunschädlich, wie der Nutzen-Kosten-Faktor größer 1 bleibt.

# 18. Verkehrsführung im Bauzeitraum



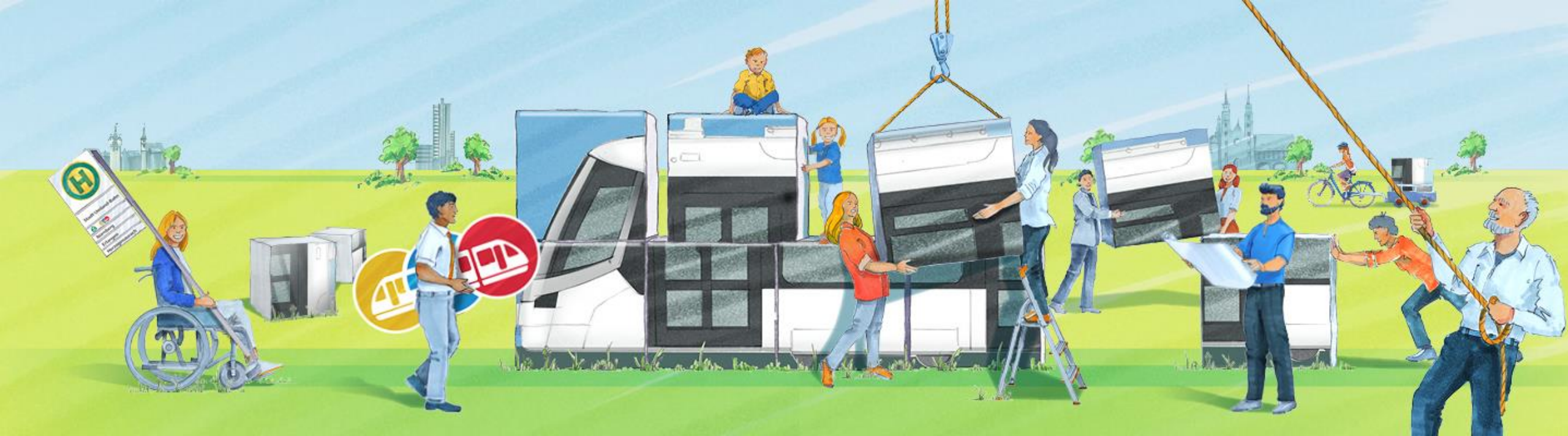
**Zu welchen Verkehrseinschränkungen kommt es durch den Bau? (Im Dialogforum wurde mitgeteilt, dass die Unterquerungen und Brücken eine Bauzeit von ca. 3 Jahren haben sollen, dass dadurch aber keine Einschränkungen im Verkehr zu erwarten sind. Anders müsste das ja dann bei den Abschnitten auf / neben den Straßen sein.)**

- Für den Bau der Unterführung im Bereich der Güterhallenunterführung wird es nach derzeitigem Planungsstand keine großen verkehrliche Einschränkung geben, da die Bauwerke in Seitenlage erstellt werden können
- Für den Bau der Unterführung im Bereich der Friedrich-List-Straße muss diese gesperrt werden. Der Umleitungsverkehr kann hierbei über die Straße „Am Ehrenfriedhof“ geführt werden
- Für den Einschub der in Seitenlage erstellten Fuß- und Radwegbrücke zum Gleis 1 ist nach derzeitigem Planungsstand eine kurze Sperrung der Güterhallenstraße notwendig.
- Für den Bau der Brücke A73 und für die Umverlegung des Hauptsammlers werden in enger Abstimmung mit der Autobahn GmbH die verkehrsregelnden Maßnahmen geplant, da hierfür jeweils Fahrbahnen teilweise gesperrt werden müssen.

# 18. Verkehrsführung im Bauzeitraum



- Es wird jedoch soweit nötig durch Leistungsfähigkeitsberechnungen für den motorisierten Individualverkehr und Busverkehr sowie über bauzeitliche Provisorien für den Rad- und Fußverkehr in Kombination mit einer entsprechend kleinräumigen Einteilung der zeitgleich zu bearbeitenden Baufelder sicher gestellt, dass es zu keinen unzulässigen Überstauungen und unvermeidbaren Einschränkungen während der Bauzeit kommt. Hier ist der Bau der Stadt-Umland-Bahn nicht anders zu betrachten als beispielsweise ein Kanalneubau oder die Grunderneuerung einer Straße.
- Die bauzeitliche Verkehrsführung wird erst später geplant. Dafür sind Planungskosten berücksichtigt. Ebenso sind Kosten für notwendige Maßnahmen während der Bauzeit vorgesehen (Verkehrssicherung, bauliche Maßnahmen)



## Kontakt



**Mandy Guttzeit**  
*Geschäftsleiterin*



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



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



# StUB

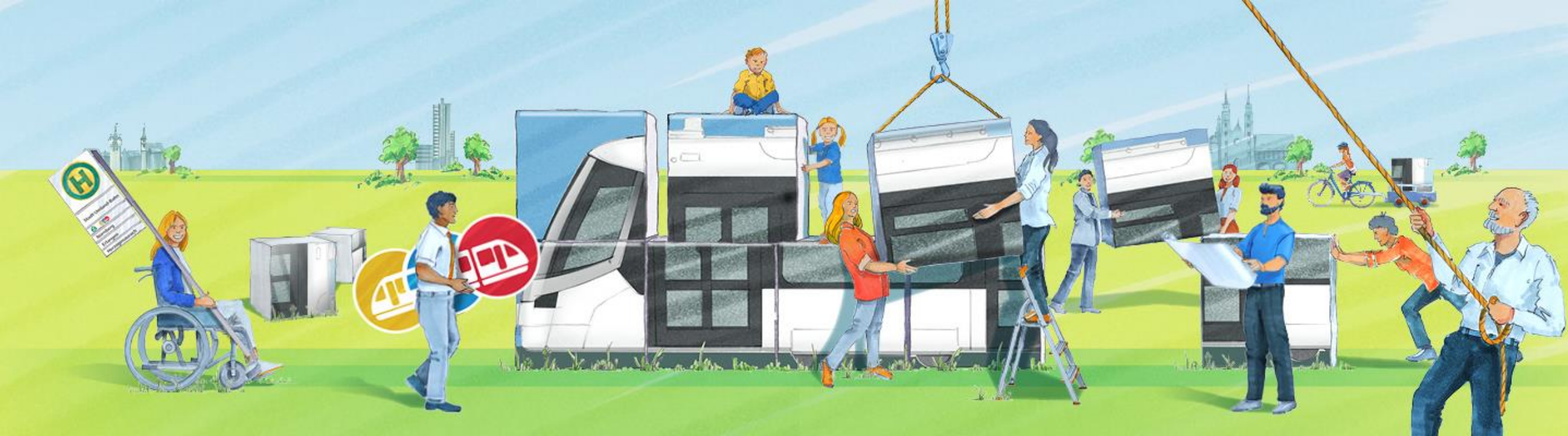
ZWECKVERBAND STADT-UMLAND-BAHN  
NÜRNBERG – ERLANGEN – HERZOGENAURACH

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!**