

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/111/2012

Unterführung Münchener Straße - Beschluss zum weiteren Vorgehen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.09.2012	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

Die Stadt Erlangen äußert gegenüber der Bahn kein Änderungsverlangen zum Ausbau der Unterquerung Münchener Straße (Verkehrsszenarien 1a und 1b). Der Planfeststellungsbeschluss von 2009 wird diesbezüglich bestätigt.

Die alternativen Szenarien 2, 3, 4a und 4b zur Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation werden im Rahmen der beschlossenen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Erlangen weiter konkretisiert und detailliert bewertet.

II. Begründung

1. Historie

Für das Bahnprojekt ABS Nürnberg-Ebensfeld / S-Bahn Nürnberg – Forchheim wurde im Jahr 1996 für den Bereich Erlangen ein Planfeststellungsverfahren einschließlich des Erörterungstermins durchgeführt.

Anfang des Jahres 2003 wurde der Stadt Erlangen seitens der Deutschen Bahn mitgeteilt, dass dieses Verfahren weitergeführt werden soll. Im Rahmen dieser Weiterführung wurden aktualisierte Planungen vom Abschnitt Erlangen vorgelegt. Die Stadt war daraufhin aufgefordert, ihre kostenverursachenden Planänderungswünsche von 1996 zu bestätigen bzw. neu zu bewerten. Dabei sollten die mitgeteilten Aktualisierungen der Deutschen Bahn, die aktuelle städtebauliche und verkehrliche Dringlichkeit sowie die angespannte Haushaltslage berücksichtigt werden.

Ingesamt wurden damals die 14 Kreuzungsbauwerke mit den für die Stadt kostenrelevanten Planungen neu beurteilt. Für die Bahnbrücke Münchener Straße beschloss der Stadtrat am 30.4.2003, den am 6.11.1996 beschlossenen Ausbau (siehe Anlage 1) aufgrund der sehr hohen Kosten zurückzustellen und im Rahmen der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung zu überprüfen.

In den im Jahr 2009 festgestellten Planunterlagen zum Bahnausbau ist der Ausbau der Unterführung Münchener Straße gem. Anlage 1 daher nicht mehr enthalten.

Die Entscheidung für den Ausbau der Münchener Straße ist jetzt noch möglich, da nach Auskunft der DB Projektbau der Ausbau der Bahnstrecke nördlich des Erlanger Bahnhofs ab dem Jahr 2015 erfolgt.

Um eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses noch vor Beginn der Ausführungsplanung zu erreichen, müsste das Änderungsverlangen seitens der Stadt Erlangen im Jahr 2012 verbindlich der Deutschen Bahn mitgeteilt werden.

Über den aktuellen Sachstand wurde letztmalig im UVPA am 13.03.2012 berichtet. Die Verwaltung

wurde beauftragt, die jetzt vorliegende Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten.

2. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das Rückgrat des heutigen Straßennetzes ist gekennzeichnet durch zwei sich im südlichen Stadtgebiet kreuzenden Bundesautobahnen (A3 und A73) und ihrer insgesamt 6 Anschlussstellen. Damit ist die Stadt gut an das überörtliche Straßennetz angeschlossen.

Das innerstädtische Erschließungsnetz im Bereich der Anschlussstelle Erlangen-Nord/A73 wurde bereits im VEP von 1995 als unbefriedigend bezeichnet:

Es fehlten damals eine leistungsfähige Westumfahrung der Innenstadt sowie eine zügige Unterfahrung der DB-Gleise im Bereich der Fuchsenwiese.

Der Nordabschnitt der Westtangente wurde mit dem Bau der Baiersdorfer Straße fertig gestellt. Ein Schrägtunnel mit größeren Dimensionen als Verlängerung der Münchener Straße würde die Westtangente schließen und somit eine Forderung aus dem VEP erfüllen.

Für den Entscheidungsprozess wurde seitens der Verwaltung die verkehrliche Situation erneut analysiert und verschiedene Ziele definiert:

A) MIV

A1) Neue Straße

Verschiedene Zählungen sowie die im Jahr 2010 zusammen mit der Autobahndirektion vergebene Verkehrsstromanalyse für das Umfeld der Neuen Straße und der Münchener Straße zeigen einen hohen Durchgangsverkehr für die Neue Straße von 44% (für genauere Auswertungen sei auf die UVPA - Vorlage Nr. 613/092/2012 vom 13.03.2012 verwiesen). Auch die Verkehrsbelastung ist mit über 12.000 Kfz/24h insgesamt sehr hoch. Im VEP von 1995 wurde die Sperrung der Neuen Straße in Höhe des Maximiliansplatzes für den MIV unter bestimmten Voraussetzungen als möglich erachtet.

A2) Innenstadt

Trotz des bestehenden Durchfahrtsverbotes überqueren immer noch zahlreiche PKW's den Bahnhofsplatz illegal von Nord nach Süd (gem. Jahreszählung 2012: 420Kfz). Zusätzlich wurden ca. 950 Radfahrer und knapp 900 Busse erfasst. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Ziele:

Verkehrsberuhigung Innenstadt, Entlastung der Neuen Straße, Reduzierung des Durchgangsverkehrs am Bahnhof, Bündelung des innerstädtischen Verkehrs auf der A73

B) ÖPNV

Derzeit verkehren nahezu alle Erlanger Stadtbuslinien und auch zahlreiche Regionalbuslinien auf der Route „Schlachthof-Altstadtmarkt-Bahnhofsplatz“. Dies bedeutet eine Busfrequenz von ca. 750 Bussen in der nördlichen sowie ca. 1.200 Bussen in der südlichen Goethestraße.

Ziele:

kurz-bis mittelfristig: Verknüpfung der bestehenden Regional- und Stadtbuslinien zu Durchmesserlinien und damit Reduktion der Busfrequenz, Vereinheitlichung der Betriebszeiten und Takte für alle Linien

langfristig: Bau der Kosbacher Brücke als ÖV-Achse, planerische Flexibilität für die Realisierung des Projektes StUB bzw. Umsetzung des Konzeptes RoBus, ggf. Verlagerung von Buslinien auf die Westseite des Bahnhofes (ZOB).

Es ist festzuhalten, dass es sich bei der Verlagerung von Buslinien aus der Altstadt lediglich um eine Teilverlagerung handeln kann. Aus Sicht der Verwaltung und der ESTW ist es zwingend erforderlich, dass die nördliche Innenstadt mit dem Bus erschlossen bleibt.

C) Ruhender Verkehr

In Teilbereichen der Stadt wird derzeit an verschiedenen Konzepten zur Lösung der Parksituation gearbeitet (z.B. Einführung von Bewohnerparken im Bereich Berufsschulzentrum). Derzeit gibt es noch kein Gesamtkonzept für den Innenstadtbereich.

Ziel:

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes soll der Bestand und die Auslastung der Parkplätze und Parkhäuser im Stadtgebiet ermittelt werden. Darauf basierend wird ein schlüssigen Gesamtkonzept für den ruhenden Verkehr entwickelt.

D) Städtebauliche Aspekte

Im Rahmen von verkehrlichen Maßnahmen besteht oft die Möglichkeit, auch im städtebaulichen Gesamtbild Verbesserungen zu erzielen. Aus Sicht der Verwaltung gibt es für den Bereich Fuchsenwiese Entwicklungspotentiale. Diese könnten bei einer Änderung des Verkehrssystems und einer damit verbundenen Verlagerung der Verkehre aus der Innenstadt verwirklicht werden.

Ziel:

Städtebauliche Aufwertung des Bereiches Fuchsenwiese

3. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Für die Erreichung der oben genannten Ziele hat die Verwaltung sechs mögliche Verkehrsszenarien gem. Anlage 2 definiert:

V1a: Münchener Straße „Schrägtunnel“

Die Münchener Straße wird mit einem neuen Schrägtunnel unter der Bahn an die Straße Fuchsengarten angeschlossen. Bei den Durchfahrtshöhen soll es keine Beschränkungen mehr geben. Die alte Unterführung wird abgebrochen, eine neue Rad- und Fußgängerunterführung wird weiter südlich errichtet. Dies entspricht der städtischen Planung von 1996 (siehe Anlage 1).

V1b: Münchener Straße - Bestandsausbau (Einbahnstraße)

Die bestehende Unterführung der Münchener Straße soll im Bestand hinsichtlich der Höhe so ausgebaut werden, dass es für alle Busse möglich sein wird, diese zu nutzen. Aufgrund der Fahrgeometrie (Schleppkurven) im Bereich der Anschlüsse an die Unterführung muss die Münchener Straße bei Linienbusverkehr als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Eine Engstellensignalisierung kommt aufgrund des Rückstaus in die Martinsbühler Straße nicht in Frage. Bereits kleine Änderungen gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss (z.B. Höhe), würden ein Änderungsverlangen und damit eine Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen von mehreren 100.000€ auslösen.

V2: „Friedhofstrasse“

Die sogenannte Westtangente (Baiersdorfer Str.) wird unter/durch den Altstädter Friedhof nach Süden fortgesetzt und direkt an die Münchener Straße angebunden

V3: Ausbau der Thalmühlstraße

Die Thalmühlstraße und deren Unterführung unter der A73 wird ausgebaut (Erhöhung der Durchfahrtshöhe, Anpassung der Schleppkurven,...). Dadurch wird z. B. Bus-Bus-Begegnungsverkehr möglich.

V4a und V4b: Umgestaltung der Anschlussstelle Erlangen-Nord

Im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus der A73 besteht eventuell die Chance, die Anschlussstelle Erlangen-Nord umzugestalten. Im Szenario V4a ist eine direkte Aufleitung der Thalmühlstraße auf die A73 Richtung Nürnberg vorgesehen. Bei V4b würde es möglich sein, von der Bayreuther Str./Baiersdorfer Str. direkt auf die A73 Richtung Süden zu fahren (Anlage 3)

4. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die oben genannten Verkehrsszenarien wurden mit qualitativen Bewertungskriterien in Form einer Nutzwertanalyse beurteilt (siehe Tabelle 1). Auf die städtebauliche Entwicklung wird nicht eingegangen, da hierfür detaillierte Entwürfe notwendig sind. Die Zusammenhänge für den Ruhenden Verkehr werden im VEP ausführlich untersucht.

Aufgrund der notwendigen schnellen Entscheidung gegenüber der Bahn können der Verkehrsentwicklungsplan sowie das Erlanger Verkehrsmodell die Entscheidung nicht unterstützen.

	Umbau Münchener Straße		Alternativtrassen		Umgestaltung der Anschlussstelle Erlangen-Nord	
	"Schrägtunnel"	Bestandsausbau (Einbahnstraße)	"Friedhofstrasse"	Ausbau der Thalmühlstraße	Direkte Auffahrt auf die A73 von der Thalmühlstraße	Anbindung der Bayreuther Straße an die A73
	V1a	V1b	V2	V3a	V4a	V4b
MIV						
Bündelung des innerstädtischen Verkehrs auf der leistungsfähigen A73	-	0	--	-	+	++
Reduzierung des Durchgangsverkehrs am Bahnhof	-	-	+	0	+	++
Entlastung der Neuen Straße	--	-	++	+	+	++
Verkehrsberuhigung Innenstadt	--	-	+	0	+	++
ÖPNV						
Planerische Flexibilität für die Realisierung des Projektes StUB bzw. Umsetzung des Konzeptes RoBus	++	0	++	+	0	+
Reduzierung der Busfrequenz in der Hauptstraße	++	+	++	++	0	0
Erhöhung der Auslastung/Aufwertung des ZOB	++	+	++	++	0	0
Erreichbarkeit der Innenstadt	+	-	0	0	0	0
Kosten						
Varianten im Kostenvergleich (im Hinblick auf die Beteiligung der Stadt)	--	-	--	+	++	++
Gesamt	-2	-3	5	6	6	11

Tabelle 1: Nutzwertanalyse

Bewertungsgrundlage für den MIV war die oben schon erwähnte Verkehrsstromanalyse für das Umfeld der Neuen Straße und der Münchener Straße sowie zahlreiche Verkehrszählungen. Diese zeigen, dass aktuell sehr viel innerstädtischer Verkehr über die A73 abgewickelt wird. Die Leistungsfähigkeit in diesem Bereich wurde durch die Standspur-Freigabe deutlich erhöht.

Ein Ausbau der Unterführung Münchener Straße würde zu einer Attraktivitätssteigerung dieser Straßenachse führen. Dadurch würde voraussichtlich mehr MIV auf die Ostseite der Bahn bzw. in die Innenstadt gelenkt werden. Die Verkehrsbelastungen im Umfeld der „Neuen Straße“ würden

noch steigen. In der Nutzwertanalyse wurden daher die Varianten besser bewertet, die den Verkehr auf die Westseite der Bahnstrecke führen.

Fürs weitere Vorgehen ist folgende grundsätzliche Fragestellung zu klären:
Ist es sinnvoll, das innerstädtische, parallele Straßennetz in diesem Bereich so auszubauen, dass Verkehr von der A73 verlagert werden kann (V1a, 2 oder 3) oder soll der Verkehr im Kernbereich auf der leistungsfähigen A73 verbleiben? Dies wird im unter anderem im Rahmen der Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan Erlangen abschließend geklärt.

Bezüglich der Wirkungen im ÖPNV sind die Varianten 1a, 2 und 3 nahezu gleich.
Bei allen Maßnahmen können Teile des Busverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs zum großzügigen ZOB verlagert werden. Auf der anderen Seite müssen Fahrgäste zum Erreichen der nördlichen Altstadt am Bahnhof bzw. am Schlachthof umsteigen bzw. längere Fußwege in Kauf nehmen. Bereits im aktuellen Nahverkehrsplan wurde die unbeschränkte Busbefahrbarkeit auf dieser Achse als Maßnahme Z-M3 geprüft. Die Umsetzung wurde aufgrund der zu erwartenden Fahrgastabwanderungen verworfen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der große Ausbau der Münchener Straße (V1a) nicht weiterverfolgt werden soll. Die verkehrlichen Wirkungen sind unklar, in mancher Hinsicht kontraproduktiv.

Eine wirkliche Verbesserung für den MIV wäre eine Umgestaltung der Anschlussstelle Erlangen-Nord, die eventuell im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A73 möglich ist.

Die verkehrlichen Vorteile der aufgeweiteten Unterführung für den ÖPNV können von den anderen, auch kostengünstigeren, Alternativen erbracht werden. Desweiteren können die kurz- bis mittelfristige Ziele auch ohne diese Baumaßnahme umgesetzt werden. Das dafür notwendige Gesamtkonzept wird im vorgeschalteten ÖPNV-Gutachten (Meilsteinstein D) entwickelt und kann Ende 2014 fertig gestellt sein.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 - Schrägtunnel, städt. Planung von 1996

Anlage 2 – Übersicht der möglichen Verkehrsszenarien

Anlage 3 – Skizze für eine mögliche Umgestaltung der Anschlussstelle Erlangen-Nord

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang