

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/133/2013

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld / S-Bahn Nürnberg - Forchheim, Bahnhof Erlangen, Ergebnisse der Vorplanung zur Zugangssituation Fußgängerunterführung Innere Brucker Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.03.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

Die Ergebnisse der Vorplanung werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, zu gegebener Zeit einen Beschlussvorschlag über den Bau

- eines zusätzlichen Treppenzuganges zum mittleren Bahnsteig,
- eines neuen Treppenzuganges Innere Brucker Straße sowie
- über einen Fuß-/Radweg parallel zu Gleis 1 zur Güterhallenstraße vorzulegen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Schiene Nr. 8, Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld / S-Bahn Nürnberg-Forchheim wurden, trotz Einwendungen der Stadt Erlangen, für den zukünftig von der S-Bahn genutzten mittleren Bahnsteig (Gleis 2/3) nur Zugänge zur Hauptunterführung am Bahnhofsgebäude vorgesehen. Nach den Anforderungen des Eisenbahn-Bundesamtes ist dies zwar ausreichend, die Qualität der fußläufigen Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der zentralen Umsteigehaltestelle Arcaden bliebe damit aber unverändert.

Bei früheren Überlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen und für zukünftige ÖPNV-Konzepte war mehrfach die Idee eingebracht worden, das Umfeld der Haltestelle Arcaden als Umsteigepunkt aufzuwerten und hierdurch auch die Goethestraße vom Busverkehr zu entlasten. Auch für die Stadt-Umland-Bahn wäre eine verbesserte fußläufige Verbindung zum Hauptbahnhof zweckmäßig, da von dieser bekanntlich nur der westliche Ast nach Herzogenaurach die Westseite des Hauptbahnhofes kurzläufig bedient. Eine verbesserte fußläufige Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Arcaden wäre durch einen zusätzlichen Zugang auf der Südseite des Bahnsteiges zwischen Gleis 2/3 an die Bahnunterführung der Inneren Brucker Straße möglich.

Die Verwaltung wurde mit UVPA-Beschluss vom 12.04.2011 daher beauftragt, in Zusammenarbeit mit der DB ProjektBau eine Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung zur Verbesserung der Zugangssituation an der Fußgängerunterführung Innere Brucker Straße/Friedrich-List-Straße und Umfeld erstellen zu lassen. Die Planungen verzögerten sich, weil das für die Planung vorgesehene Ingenieurbüro nach Abschluss des Vergabeverfahrens mit Hinweis auf inzwischen eingetretene mangelnde Kapazitäten den Auftrag ablehnte.

Bei einem Abstimmungsgespräch am 30.06.2011 zwischen Herrn Drescher, Gesamtprojektleiter Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr.8 / DB ProjektBau GmbH und Herrn OBM Dr. Balleis wurde vereinbart, dass die DB-Projektbau kurzfristig eine Kostenschätzung für die o.g. Maßnahme durchführt und der Stadt Erlangen übermittelt. Als Ergebnis wurde am 14.10.2012 für o.g. Projekt folgendes mitgeteilt:

„...Für die EÜ Innere Brucker Straße hat die Stadt Erlangen die Herstellung eines Treppenlaufes vom Bahnsteigende des Bahnsteiges Gleis 2/3 zur Fußgängerunterführung Innere Brucker Straße vorgeschlagen. Diese Maßnahme wird von uns derzeit mit 345.000 € eingeschätzt. Diese Maßnahme kann erst nach Rückbau einer doppelten Weichenverbindung hergestellt werden. Dies ist erst für den Zeitraum nach 2016 möglich. ...“

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zwischenzeitlich wurde ein anderes Ingenieurbüro, die GRE – Gauff Rail Engineering GmbH & Co. Kg, mit folgenden Untersuchungen als Machbarkeitsstudie beauftragt (s. Anlage 1):

- Neubau eines Treppenzuganges von der Unterführung zum Mittelbahnsteig am Gleis 2/3.
- Ersatzneubau bzw. Anpassung des östlichen Treppenzuganges der Unterführung Innere Brucker Straße in möglichst behindertengerechter Form,
- Schaffung einer Wegeverbindung vom östlichen Treppenzugang der Unterführung bis zum städtischen Parkplatz an der Güterbahnhofstraße,

Die Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Aktive Zentren“ als sog. „Vorbereitende Maßnahme“ zur Förderung angemeldet.

Die Untersuchung, die weitgehend einer Vorplanung entspricht, kam zu folgenden Ergebnissen / Empfehlungen:

Neubau eines Treppenzuganges zum Mittelbahnsteig an Gleis 2/3

Die Herstellung eines derartigen zusätzlichen Zuganges kann erst nach bzw. während des Rückbaus der bestehenden Weichenverbindungen zwischen den Gleisen 2 und 3 südlich des Bahnsteiges erfolgen. Dieser Rückbau ist derzeit für das Jahr 2017 vorgesehen.

Da die hierfür notwendige Verlegung der Sparten sehr zeitaufwändig ist und die Baumaßnahme aus bahnbetriebstechnischen Gründen zeitgleich mit dem Gleisumbau erfolgen sollte, sind für die zugehörigen Planungen entsprechende zeitliche Vorläufe zu berücksichtigen. Trotzdem muss die Entscheidung über den Bau des Zuganges nicht zeitnah gefasst werden, so dass die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes berücksichtigt werden könnten.

Untersucht wurden mehrere Varianten, die sich hinsichtlich der Verbindung zwischen dem Ende des Bahnsteiges und der bestehenden Unterführung unterscheiden. Anlass hierfür waren die baulichen Konsequenzen aus den im Süden zusammenlaufenden Gleisen 2 und 3. Da diese nicht nur für die im Bahnhof langsam fahrenden S-Bahnen, sondern auch für durchgehende Güter- und Schnellzüge mit bis zu 160 km/h ausgelegt sind, beträgt der Mindestabstand zwischen Fußweg bzw. Treppenrand und Gleismitte 3,30 m. Bei einem baulich einfacherem und damit kostengünstigeren kurzen unterirdisch geführten Verbindungsweg ergeben sich Einschränkungen auf die Breite des Treppenabganges aufgrund der Sicherheitsabstände zu den Bahngleisen.

Da ein Fußweg auf Gleishöhe zwischen den Gleisen auch bei Einhaltung der Sicherheitsabstände von der Verwaltung als äußerst unattraktiv eingeschätzt wurde, wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass der Bahnsteig in jeder Variante bis zum Treppenabgang verlängert werden müsste. Dieser Treppenabgang mit anschließender Unterführung würde in allen Varianten durch Herstellung einer Öffnung (Durchbruch) in die bestehende Unterführung angeschlossen.

Aus Sicht der Verwaltung wäre über folgende zwei Varianten (s. Anlage 2 u.3) zu entscheiden, die sich hinsichtlich Komfort und Baukosten unterscheiden:

	Länge der Unterführung	nutzbare Breite des Treppenabganges	Baukosten (brutto) inkl. 20 % Planung
Variante 2	ca. 46 m	≥ 2,40 m	ca. 2.200.000 €
Variante 3	ca. 11 m	≥ 1,60 m	ca. 1.400.000 €

Da bei einer sich entleerenden S-Bahn zahlreiche Personen gleichzeitig den Treppenabgang nutzen wollen, stellt die nutzbare Breite von $\geq 2,40$ m aus Sicht der Verwaltung ein absolutes Mindestmaß dar. Variante 2 ist daher eindeutig zu favorisieren.

Neubau des östlichen Treppenzuganges:

Zur Verbesserung der Zugangssituation für Fußgänger und Radfahrer müsste der bestehende Treppenzugang an gleicher Stelle ersetzt werden. Hierzu ist eine Abstimmung mit dem Denkmalschutz (Ensemblebereich) erforderlich.

Nach den Planungen des Ingenieurbüros würde dieser aus zwei Treppenläufen sowie Kinderwagen- und Fahrradschiebespur bestehen. Bei Errichtung eines Mittelhandlaufes beträgt die nutzbare Breite 1,6 m (s. Anlage 4).

Um genügend Bewegungsraum vor der Straße zu schaffen, sollte der neue Treppenaufgang näher in Richtung Bahnsteig gebaut werden. Die künftige Lärmschutzwand der DB befände sich dann allerdings direkt am Umbaubereich über der sogenannten Dehnfuge. Seitens des Ingenieurbüros wurde daher empfohlen, die Lärmschutzwand in diesem Bereich um ca. 1 bis 2 m in Richtung Westen zu versetzen. Eventuell müsste die Lärmschutzwand hierfür auch etwas verlängert werden.

Diese Verschiebung hätte aber zur Folge, dass voraussichtlich eine Änderung der bereits genehmigten Planfeststellung, ergänzende Lärmberechnungen und eine Vertragsänderung beim mit der Ausführungsplanung bereits beauftragten Ingenieurbüro der DB Projektbau notwendig wären. Aus Sicht der Verwaltung ist es daher zweckmäßiger, den Bauprozess der DB Projektbau nicht zu beeinträchtigen. Im Falle einer späteren Entscheidung für den Neubau des Treppenzuganges müsste die Lärmschutzwand dann, mit vertretbarem baulichem Aufwand, für den Treppenzugang umgebaut bzw. neu errichtet werden.

Die Baukosten für die Errichtung des neuen Treppenzuganges werden, ohne Berücksichtigung der veränderten Lärmschutzwand, auf 480.000 € (brutto inkl. 20 % Planung) geschätzt. Der Bau des neuen Treppenzuganges wäre unter diesen Bedingungen unabhängig von den Baumaßnahmen der DB Projektbau möglich. Die Entscheidung hierüber könnte somit zu einem späteren Zeitpunkt, ggf. in Zusammenhang mit der Entscheidung über den Bau des weiteren Zugangs zum Mittelbahnsteig (s.o.) erfolgen.

Wegeverbindung

Eine Wegeverbindung entlang Gleis 1 vom Hauptbahnhof über die Güterhallenstraße zum im städtischen Eigentum befindlichen Parkplatz an der Güterbahnhofstraße würde eine attraktive Wegebeziehung zur zentralen Umsteigehaltestelle Arcaden ermöglichen. Damit würden die Optionen für im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes noch zu entwickelnde Konzepte verbessert.

Untersucht wurde daher auch eine neue Wegeverbindung zwischen dem östlichen Treppenzugang an der Inneren Brucker Straße bis zum städtischen Parkplatz (s. Anlage 5). Für die Fußwegverbindung wurde eine Breite von mind. 2,50 m angenommen. Darüber hinaus wurde eine neue Wegeverbindung über eine gehbehindertengerechte Rampe an den Bahnsteig 1 berücksichtigt. Der neue Weg würde zwischen Stadtmauer und Bahnsteig 1 verlaufen, die neue Rampe sich unmittelbar am Ende der Lärmschutzwand befinden.

Im Zuge der Errichtung der neuen Wegeverbindung müsste die Stadt Erlangen das entsprechende Grundstück von der DB AG erwerben bzw. zumindest Nutzungsrechte hierfür erlangen.

Neben den Baukosten könnte vor allem ein entlang der Wegeverbindung befindlicher Kabeltrog mit sensibler Datenkommunikation kostenrelevant werden, wenn dieser verlegt werden muss. Die kann aber nur über vertiefende Planungen abschließend festgestellt werden.

Die Kosten für die Wegverbindung wurden, ohne Verlegung des Kabeltroges, auf ca. 130.000 € (brutto inkl. 20 % Planung) geschätzt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Für eine Entscheidung über die teilweise mit erheblichen Kosten verbundene Baumaßnahme sollte nach Auffassung der Verwaltung (erste) Ergebnisse aus der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen berücksichtigt werden.

Die Baumaßnahmen der DB AG sind nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich bis 2017 abgeschlossen, die o.g. städtischen Maßnahmen können erst zu deren Ende realisiert werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Entscheidungen über die Maßnahmen wie folgt zu vertagen:

Entscheidung	Maßnahme	Baukosten (brutto inkl. 20 % Planung)
2015	Südl. Treppenzugang zum mittl. Bahnsteig	ca. 2.200.000 €
2015 ff.	Neubau des Treppenzuganges Innere Brucker Str.	ca. 480.000 €
2015 ff.	Wegverbindung Gleis 1 zur Güterbahnhofstr.	ca. 130.000 €

4. 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: Übersichtslageplan für untersuchte Maßnahmen
- Anlage 2: Treppenzugang zum mittleren Bahnsteig - Variante 1
- Anlage 3: Treppenzugang zum mittleren Bahnsteig - Variante 2
- Anlage 4: Umbauplanung Treppenzugang Ost
- Anlage 5: Fuß-/Radweg parallel zu Gleis 1 zur Güterbahnhofstraße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang