

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/157/2017/1

Zentraler Busverknüpfungspunkt im Bereich Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.03.2018	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.03.2018	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 23, ZV StUB, ESTW

I. Antrag

- Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die möglichen Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ mit dem Ziel weiterzuverfolgen, eine Vorzugsvariante vorzustellen.
- Mit Blick auf den möglichen Standort „An den Arcaden“ wird die Verwaltung beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen (einschließlich des hierfür notwendigen Grunderwerbs).
- Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz für den Linienbusverkehr zu ertüchtigen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anlass:

Seit vielen Jahren sind die Belastung der Goethestraße durch den Busverkehr sowie die teilweise chaotische Verkehrssituation im Umfeld Hugenottenplatz und Bahnhofsvorplatz wichtige Kritikpunkte aus Politik und Bürgerschaft.

Die Neuordnung der Buslinien zur Entlastung der Goethestraße war bereits 2007 im Nahverkehrsplan Erlangen Untersuchungsgegenstand. Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Erlangen (VEP) im Rahmen des „ÖPNV-Konzepts 2030“ sowie des „Nahverkehrsplans 2016 – 2021“ wurde daher ein Lösungskonzept entwickelt, wie durch Einrichtung stadtgrenzüberschreitender Durchmesser- bzw. Tangentiallinien die Busfrequenz in der Goethestraße deutlich reduziert werden könnte. Als Ergebnis wurde u. a. festgehalten, dass ein neuer Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Vorteile hinsichtlich der Bündelung von Linienführungen, der Entlastung und Neuordnung der Haltestellensituation rings um den Hauptbahnhof sowie der zukünftigen Verknüpfung mit der StUB bringen könnte. Als möglicher Standort wurde das Gelände zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände empfohlen.

Nach Genehmigung mehrerer eigenwirtschaftlicher Linienbündel des Landkreises Erlangen-Höchstadt muss jetzt aber davon ausgegangen werden, dass sich die Busfrequenz in den kommenden Jahren sogar noch weiter erhöht (s. MzK 613/143/2017 vom 24.10.2017). Dies steigert die Verkehrsprobleme und -belastung insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofes

bzw. Hugenottenplatzes und führt damit auch zu einer weiteren Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualität und des Verkehrsflusses. Folglich besteht dringender Handlungsbedarf für eine Neuordnung des Busliniennetzes in Erlangen im Umfeld von Hauptbahnhof und Hugenottenplatz.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 26.10.2017 zum Antrag Nr. 023/2017 der CSU-Fraktion wurde auf den städtischen Flächen bei den Arcaden zwischenzeitlich wieder ein Parkplatz als Zwischennutzung eingerichtet. Der durch diesen Parkplatz induzierte Verkehr widerspricht allerdings dem Ziel, die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und verschärft die bereits bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässe an den Arcaden.

Analyse der aktuellen Situation:

Die zentrale Verknüpfung der städtischen und regionalen Buslinien ist derzeit auf 4 Standorte rund um den Hauptbahnhof verteilt (s. Anlage 1). Für den Stadt- und Regionalverkehr relevant sind im Umfeld des Hauptbahnhofs insbesondere die Haltestellen „Hugenottenplatz“, „Hauptbahnhof“ und „Arcaden“. Eine wichtige Haltestelle für den Regionalverkehr ist der „Busbahnhof“ auf der Westseite des Hauptbahnhofs, der inzwischen auch von zahlreichen Fernbuslinien (insbes. Flixbus) angefahren wird. Darüber hinaus wird der Endhalt zahlreicher Buslinien auf die Haltestellen „Busbahnhof“ (200, 201, 208, 209, 210, 254), „Hugenottenplatz“ (202, 281, 283, 295, „Arcaden“ (20, 30) und „Neuer Markt“ (203, 205, 253) verteilt (s. Anlage 2).

Diese Situation ist für die Fahrgäste nicht nur sehr unübersichtlich, sondern Laufzeiten von über 5 Minuten zum Umstieg zwischen den Buslinien reduzieren die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV erheblich. Dies gilt insbesondere auch für den Umstieg vom „Busbahnhof“ durch die stark frequentierte Unterführung des Bahnhofes in die weiterführenden Buslinien der ESTW und des Landkreises, aber auch zum Erreichen der Innenstadt (s. Anlage 3).

An den unmittelbar bei einander liegenden Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Hugenottenplatz“ verteilen sich die Bussteige auf den Bahnhofsvorplatz, den Hugenottenplatz sowie die Seitenstraßen Richard-Wagner-Str. und Calvinstraße. Die Buslinien halten hierbei teilweise mehrfach im Abstand von wenigen Metern. Diese Situation ist daher neben den verkehrlichen Aspekten auch aus stadtgestalterischer Sicht kein zufriedenstellender Zustand (s. Anlage 3).

Linienführung, Lage der Bussteige sowie Umsteigebeziehungen sind folglich in dem als verkehrliche Einheit funktionierenden Haltestellen „Hauptbahnhof“, „Hugenottenplatz“, „Arcaden“ und „Busbahnhof“ äußerst unübersichtlich und machen den ÖPNV für Nutzer unattraktiv.

Ziele:

Die Einrichtung eines Busverknüpfungspunktes in Erlangen mit der Funktion einer zentralen Verkehrsdrehscheibe ist aus verkehrlichen Gründen äußerst sinnvoll und würde außerdem Möglichkeiten für städtebauliche Verbesserungen in der historischen Innenstadt eröffnen. Er könnte auch eine multimodale Verknüpfungsfunktion (Bus - Bahn - StUB - Fahrrad sowie weitere Angebote, wie Bike- oder Carsharing) mit übernehmen (s. UVPA-Vorlage 613/098/2016 vom 30.05.16 „Mobilitätsstationen ...“). Mit Inbetriebnahme der StUB und den damit verbundenen infrastrukturellen Maßnahmen bzw. Umstrukturierungen im Busnetz gewinnt dieser Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung.

Insbesondere die Bündelung der zahlreichen im Stadtzentrum endenden bzw. länger haltenden (Pufferzeit) Busse an einem zentralen Verknüpfungspunkt könnte die Situation deutlich verbessern. Dies würde auch die Option bieten, die derzeit im Stadtzentrum als Radiallinien endenden Linienäste zu einem späteren Zeitpunkt zu den im VEP empfohlenen Durchmesserlinien zu verknüpfen.

Folgende Ziele sollte dieser zentrale Busverknüpfungspunkt erfüllen:

- Übersichtliche und kurzwegige Verknüpfung der kommunalen und regionalen Buslinien sowie Anbindung an den SPNV bzw. DB Fernverkehr,
- deutliche Reduzierung der Busfrequenz in der Goethestraße und am Hugenottenplatz,
- städtebauliche Aufwertung in der historischen Innenstadt (z.B. Hugenottenplatz),
- multimodale Verkehrsdrehscheibe zwischen StUB, städtischen / regionalen Buslinien und weiteren Angeboten des Umweltverbundes (z.B. Mobilitätsdrehscheibe).

Lösungsansätze:

Die Einrichtung eines zentralen Busverknüpfungspunktes ist grundsätzlich an allen o. g. Umsteigepunkten denkbar. Obwohl früher Hauptbahnhof und Hugenottenplatz diese Funktion übernahmen (s. Anlage 3), sollte diese Option unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht weiter verfolgt werden. So sind die Haltestellen „Hauptbahnhof“ bzw. „Hugenottenplatz“ für zahlreiche in Ost-West-Richtung verkehrende Buslinien (z.B. 209, 285) nicht erreichbar, außerdem würden diese Standorte dem Ziel einer Entlastung der Goethestraße vom Busverkehr sowie der städtebaulichen Aufwertung des Hugenottenplatzes eindeutig widersprechen. Die Bündelung weiterer Buslinien in diesem Umfeld wäre auch aus Gründen der Verkehrssicherheit äußerst problematisch.

Für eine Lage im Erlanger Zentrum kommen daher nur die Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ in Frage.

Anm.: Die früher favorisierte neue Unterführung zwischen Fuchsengarten und Münchenerstraße hat keinen Einfluss auf diese Varianten. So ist die Erschließung der Innenstadt bei einer Buslinienführung über die Thalermlühlstraße nahezu identisch mit der früher favorisierten Bahnunterführung. Unter Berücksichtigung der extrem hohen Baukosten sowie der Attraktivitätssteigerung für den MIV bestätigen auch die vorliegenden Ergebnisse des VEP die Entscheidung aus dem Jahr 2012, kein Änderungsverlangen für den Ausbau der Bahnunterführung Münchener Straße zu stellen (s. Stadtratsvorlage 613/111/2012 vom 29.09.2012 „Unterführung Münchener Str. – Beschluss zum weiteren Vorgehen“).

Standort „An den Arcaden“:

Die zentrale Lage des Standorts bietet ein hohes Fahrgastpotenzial aufgrund der im direkten Umfeld befindlichen Erlanger Innenstadt und des Hauptbahnhofs. Der Standort wäre (mit Ausnahme der Tangentiallinien) von fast allen Buslinien angebonden, d.h. das Liniennetz wäre einfach und die Umsteigewege zwischen Bussen und zukünftiger StUB sehr kurz. Die Entfernung zum S-Bahnsteig entlang des Gleises 1 wäre nur ca. 70 m länger als derzeit vom Hugenottenplatz (s. Anlage 4) und damit zumutbar.

Durch die Bündelung des Endhalts von Buslinien am neuen Standort könnten auch die Bussteige auf dem Hugenottenplatz entfallen, d. h. die über die Universitätsstraße geführten Buslinien würden dann ausschließlich an Bussteigen in der R.-Wagner-Str. und Calvinstraße halten. Zur besseren Verständlichkeit sollte die Haltestelle „Hugenottenplatz“ dann auch namentlich in die Haltestelle „Hauptbahnhof“ integriert werden. Die auf dem Hugenottenplatz nicht mehr benötigten Flächen könnten umgestaltet und der Platz könnte so zu einem Stadtraum mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität werden (s. Anlage 3).

Der Rückbau des derzeitigen Busbahnhofs auf dem Großparkplatz zu einer „normalen“ Haltestelle mit zwei Bussteigen bietet auch dort städtebauliche Entwicklungspotentiale. Der Fernbusverkehr könnte aufgrund seines geringen Platzbedarfs auch weiterhin am Großparkplatz abgewickelt werden.

Für die StUB sind zur Unterquerung der Bahnanlagen umfangreiche Baumaßnahmen im Umfeld der Arcaden erforderlich, die auch neue Optionen für einen zentralen Verknüpfungspunkt an den Arcaden ermöglichen. Die Aufteilung des Straßenraums, insbesondere aber die Quersituation für Fußgänger, könnte in diesem Zusammenhang verbessert werden.

Für die angestrebte Entlastung der Goethestraße sollten Buslinien von Norden über den Großparkplatz zum neuen zentralen Verknüpfungspunkt geführt werden, die dort optimale Umsteigemöglichkeiten zum gesamten Busliniennetz ermöglichen. Hierfür sind aber noch infrastrukturelle Anpassungen an der Kreuzung Dechsendorfer Str. / Thalmühlstraße und der Unterführung Thalmühlstraße / BAB A73 notwendig. So besteht derzeit keine Möglichkeit zum Linksabbiegen von Osten in die Thalmühlstraße, für den Begegnungsverkehr von Linienbussen an der Autobahnunterführung sind trassierungstechnische Anpassungen der Thalmühlstraße und ggf. die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Unterführung erforderlich.

Zum Erhalt einer fundierten Entscheidungsgrundlage über die Realisierbarkeit des Standorts „An den Arcaden“ wurden zum einen verwaltungsintern Grobentwürfe (s. Anlage 5) zur Trassierung erstellt, zum anderen eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit an das Ingenieurbüro PB-Consult vergeben.

- Trassierungstechnische Bewertung:

Auf den Parkflächen an den Arcaden ist ein zentraler Busverknüpfungspunkt hinsichtlich Kapazität und Anfahrbarkeit im Grundsatz möglich. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Nutzung der gesamten Fläche (s. Anlage 5), d.h. inkl. der derzeit von der DB AG nicht mehr für den Bahnbetrieb, sondern teilweise als Parkplatz genutzten Flächen.

Die Bussteige auf dieser Fläche sollten vor allem von den dort endenden bzw. mit längerer Aufenthaltszeit wartenden Buslinien genutzt werden. Zur Vermeidung zeitaufwändiger Wendefahrten und mehrfacher Halte an Signalanlagen würden voraussichtlich die Haltestelle nur tangierende Buslinien (z.B. 285) nicht auf diese Fläche geführt werden, sondern auch weiterhin an den Bussteigen der Henkestraße halten. Hierfür ist eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen den Bussteigen erforderlich.

- Verkehrstechnische Bewertung:

Ein zentraler Busverknüpfungspunkt ist an der untersuchten Stelle im Stadtgebiet grundsätzlich möglich. Mit der derzeitigen Situation im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Kapazität des Busverknüpfungspunktes jedoch begrenzt. Mit verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduzierung des MIV könnte die Kapazität des Busverknüpfungspunktes aber vergrößert werden. Im Rahmen des VEP werden derzeit Vorschläge erarbeitet, wie die MIV-Belastung in der Innenstadt grundsätzlich reduziert werden kann.

Vorteile des Standortes wären:

- + Städtebauliche Entwicklungspotentiale für Hugenottenplatz und Großparkplatz,
- + Entlastung der Goethestraße durch Verlegung von Bussen auf Westseite der Bahnanlagen (im Vergleich zum Bestand südlich des Bahnhofes 8 statt 12, nördlich des Bahnhofes 7 statt 11 Linien),
- + optimale Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien und StUB,
- + Anbindung „Großparkplatz“ an nordöstl. Innenstadt bzw. Universitätsklinikum,
- + Möglichkeit für Linienwechsler zur Reduzierung des Betriebsaufwands,
- + optimale Voraussetzungen für eine spätere Bildung von Durchmesserlinien,
- + leicht verständliches Liniennetz, d.h. Standort ist von fast allen Linien angebunden,
- + ideale Erschließung des Landratsamts.

Nachteile dieses Standortes wären:

- Probleme der Leistungsfähigkeit im direkten Umfeld an den Arcaden,
- teilw. geringfügig längere Fußwege zum Erreichen des Hauptbahnhofs,
- infrastruktureller Anpassungsbedarf zur Anbindung des Großparkplatzes von Norden,
- Notwendigkeit für Grunderwerb.

Standort „Großparkplatz“:

Eine Erweiterung des vorhandenen Busbahnhofes zu einem zentralen Verknüpfungspunkt, d.h. Bündelung des Endhalts von regionalen und innerstädtischen Buslinien sowie Anbindung von weiteren innerstädtischen Linien, wäre auf dem Großparkplatz technisch relativ einfach möglich. Außerdem wäre die Anbindung an den Schienenverkehr und zukünftig an die StUB mit kurzen Wegen möglich.

Dieser abseits der Innenstadt liegende Standort kann aber von den die Innenstadt erschließenden Buslinien (Hauptstr., Goethestr., Universitätsstr.) nicht bzw. nur sehr umwegig angefahren werden. Bei Bündelung der Endhalte und Umsteigebeziehungen am Standort Großparkplatz wären zahlreiche Parallelfahrten zwischen diesem Standort und den Arcaden erforderlich (s. Anlage 2). Aufgrund der hohen Frequenz wäre dabei die Führung von StUB und Busverkehr in einer neuen gemeinsamen Unterführung voraussichtlich ausgeschlossen.

Ebenso wie beim Standort „An den Arcaden“ ergäben sich durch die Verlegung des Endhalts für den Hugenottenplatz stadtgestalterische Entwicklungspotentiale. Durch die Erweiterung des Busbahnhofs auf dem Großparkplatz werden diese dort allerdings reduziert.

Auch an diesem Standort besteht für die Anbindung des Großparkplatzes nach Norden im Buslinienverkehr infrastruktureller Anpassungsbedarf.

Vorteile dieses Standortes wären:

- + städtebauliche Entwicklungspotentiale für Hugenottenplatz,
- + Entlastung der Goethestraße durch Verlegung von Bussen auf Westseite der Bahnanlagen (im Vergleich zum Bestand südlich des Bahnhofes 10 statt 12, nördlich des Bahnhofes 7 statt 11 Linien),
- + optimale Umsteigebeziehungen zum Eisenbahnverkehr und zur StUB,
- + Anbindung „Großparkplatz“ an nordöstl. Innenstadt bzw. Universitätsklinikum,
- + Möglichkeit für Linienwechsler zur Reduzierung des Betriebsaufwands,
- + Voraussetzungen für eine spätere Bildung von Durchmesserlinien,
- + geringer bautechnischer Aufwand am Großparkplatz,
- + Baugrund im Eigentum der Stadt Erlangen.

Nachteile dieses Standortes wären:

- Probleme der Leistungsfähigkeit an mehreren Kreuzungen,
- unattraktive Umwegfahrten für zahlreiche Fahrgäste,
- hohe Betriebskosten für die Verkehrsbetriebe,
- weite und unattraktive Wege (Bahnhofsunterführung) zur Erreichbarkeit der Innenstadt,
- infrastruktureller Anpassungsbedarf zur Anfahrt von Norden,
- Probleme im Zusammenspiel mit der StUB wg. Parallelfahrt zum Großparkplatz (voraussichtlich zu hohe Frequenz, Kannibalisierungseffekte),
- starke Einschränkung der Entwicklungspotentiale auf dem Großparkplatz wg. Flächenbedarf.

Bewertung:

- Verkehrliche Kriterien

Die Lage des Standorts „An den Arcaden“ bietet gegenüber dem Standort „Großparkplatz“ deutliche Vorteile. So treffen sich dort zahlreiche Linien aufgrund der zentralen Lage im Netz (z.B. Linien aus der Goethestraße); der Großparkplatz wäre für viele Linien nur über unattraktive parallel laufende Stichfahrten zu erreichen. Die räumliche Nähe zur südlichen Innenstadt ist bei den Arcaden deutlich besser als auf dem Großparkplatz. Die fußläufige Entfernung von den Arcaden zum Hauptbahnhof ist insbesondere bei einer Führung des Fußverkehrs entlang Gleis 1 zumutbar. Bei beiden Standorten ist die nördliche Innenstadt auch weiterhin gut erschlossen, da mehrere Buslinien über die Goethestraße und Universitätsstraße geführt werden. Mit infrastrukturellen Maßnahmen könnte außerdem der Großparkplatz nach Norden an die nördliche Altstadt und das Universitätsklinikum neu ange-

bunden werden. Die im Rahmen des VEP-Konzeptes angestrebte Einrichtung von Durchmesserlinien (d.h. Verknüpfung von zwei Radiallinien) wäre am Standort „An den Arcaden“ optimal.

- Städtebauliche Kriterien

Beide Standorte wären unter stadtplanerischen Aspekten von großem Vorteil für das Umfeld des Hugenottenplatzes. Mit der räumlichen Erweiterung des derzeitigen Busbahnhofs und dem voraussichtlichen Bau neuer Parkhäuser verbleiben aber auf dem Großparkplatz kaum noch Gestaltungsmöglichkeiten, so dass „An den Arcaden“ die größeren stadtplanerischen Chancen bietet.

- Wirtschaftliche Kriterien

Der Bau eines zentralen Busverknüpfungspunktes ist an den Arcaden aufgrund der Topografie aufwändiger als am Großparkplatz. Außerdem ist Grunderwerb von der DB AG notwendig. Umbauten sollten daher gemeinsam mit den im Rahmen der StUB erforderlichen Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die Betriebsleistung dürfte am Standort „An den Arcaden“ in Summe nahezu unverändert bleiben, am Großparkplatz ist mit Steigerungen wg. der parallelen Stichfahrten zu rechnen. Die Möglichkeit für Linienwechsler bietet bei beiden Varianten betriebliche Vorteile gegenüber heute.

Zusammenfassung:

- Ein zentraler Busverknüpfungspunkt mit Bündelung der im Zentrum endenden Buslinien ist sinnvoll und machbar.
- An beiden Standorten ist die Einrichtung eines zentralen Busverknüpfungspunktes möglich. Aus Basis der bisher vorliegenden Informationen sprechen viele Gründe für den Standort „An den Arcaden“.
- Beide Standorte erfordern infrastrukturelle Maßnahmen an der Thalmühlstraße, um eine attraktive ÖPNV-Verbindung vom Großparkplatz zur nördlichen Altstadt und zum Universitätsklinikum sowie die Entlastung der Innenstadt zu erreichen.
- Für den Standort „An den Arcaden“ sind auch die derzeit nicht bahntechnisch genutzten Flächen der DB AG erforderlich.
- Konkrete Planungen für den Bau eines zentralen Verknüpfungspunktes an den Arcaden sollten im Zusammenhang mit dem Projekt StUB erstellt werden. Ggf. wäre auch eine Teilverlagerung von Buslinien vom Hugenottenplatz an diesen Standort als Zwischennutzung denkbar.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Basierend auf den o. g. Lösungsansätzen ist seitens der Verwaltung folgendes Vorgehen vorgesehen:

- Zur Verknüpfung des Großparkplatzes mit dem Universitätsklinikum bzw. der nördlichen Altstadt sowie zur Entlastung der Goethestraße werden infrastrukturelle Planungen erstellt, wie ein Buslinienverkehr von der Martinsbühler Straße über die Thalmühlstraße zum Großparkplatz geführt werden kann.
- Im Rahmen des VEP werden die bereits vom Stadtrat beauftragten sowie weitere von der Verwaltung entwickelte Szenarien modelliert und bewertet. Hierbei wird auch auf die Auswirkungen für eine neue Verkehrsdrehscheibe des ÖPNV eingegangen. Die Ergebnisse sollen im 2. Quartal 2018 vorgelegt werden.
- In Zusammenarbeit mit dem ZV StUB werden die Möglichkeiten zur optimalen Flächennutzung trassierungs- und verkehrstechnisch im Rahmen der StUB-Planungen konkretisiert.
- Die Verwaltung bemüht sich weiterhin um den Erwerb der notwendigen Gesamtfläche westlich der Arcaden, soweit diese nicht mehr bahnbetriebsnotwendig für die Baumaßnahme ist.
- Sollte als Standort eines hochwertigen zentralen Busverknüpfungspunktes der Standort „An den Arcaden“ gewählt werden, ist ein Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der StUB

sinnvoll. Bereits im Vorfeld könnte geprüft werden, ob Buslinien mit aktuellem Endhalt am Hugenottenplatz an diesen Standort verlagert werden können, um zeitnah städtebauliche Verbesserungen am Hugenottenplatz zu erreichen.

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: Übersichtsplan der vier Busverknüpfungspunkte im Bestand
- Anlage 2: Buslinienführung Bestand und für zentralen Busverknüpfungspunkt an den Standorten „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“
- Anlage 3: Situation im Umfeld Hauptbahnhof / Hugenottenplatz
- Anlage 4: Fußwegelängen und –zeiten zwischen den 3 Standorten
- Anlage 5: Trassierungsentwurf für zentralen Busverknüpfungspunkt „An den Arcaden“

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang