

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/076/2021

Neue Eisenbahn-Unterführung zwischen Münchener Straße und Fuchsen Garten / Westliche Stadtmauerstraße; ödp-Antrag 402/2020 vom 11.11.2020

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsaus- schuss / Werkausschuss EB77	20.04.2021	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 402/2020 der ödp vom 11.11.2020 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die rund 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg–Erfurt–Leipzig/Halle und Berlin bildet heute das Kernstück der Bahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke von München nach Berlin. Der Abschnitt Erlangen gehörte zum Ausbauprojekt VDE 8.1 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit). Die Bahntrasse wurde viergleisig ausgebaut und eine S-Bahn-Linie eingerichtet. Aufgrund der Verbreiterung der gesamten Bahntrasse mussten sämtliche Kreuzungsbauwerke zwischen Bahn und Straße neugebaut bzw. erweitert werden. Dies betraf in Erlangen 14 Kreuzungsbauwerke, darunter auch die Bahnunterführung „Altstädter Friedhof“ (Münchener Straße).

Aufgrund dessen wurde in der Vergangenheit eingehend diskutiert und untersucht, ob die Eisenbahn-Unterführung von der Münchener Straße zum Fuchsen Garten breit ausgebaut werden soll (sog. „Schrägtunnel-Lösung“) oder wie im Bestand hergestellt werden soll.

Für die Bahnunterführung Münchener Straße beschloss der Stadtrat am 30.4.2003 einen breiten Ausbau aufgrund der sehr hohen Kosten zurückzustellen. 2012 wurde das Anliegen erneut geprüft, weil zu diesem Zeitpunkt letztmalig für die Stadt Erlangen die Möglichkeit bestand, ein Verlangen gegenüber der Deutschen Bahn für einen breiten Ausbau der Unterführung zu äußern. Auch hier war das Ergebnis, von einer breit ausgebauten Unterführung abzusehen, da der begrenzte verkehrliche Nutzen die hohen Kosten nicht rechtfertigt.

Siehe Stadtratsbeschluss 613/111/2012 vom 27.09.2012:
https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?_kvonr=2123774

Siehe UVPA-Beschluss 613/001/2014 vom 03.06.2014:
https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?_kvonr=2126035

Der positive Nutzen eines „Schrägtunnels“ für den ÖPNV besteht vor allem in der Möglichkeit der Reduzierung der Busfrequenz in der Goethestraße sowie in der allgemeinen planerischen Flexibilität. Es ist jedoch anzumerken, dass trotz Verlagerungen von Buslinien aus der Goethestraße dort weiterhin Buslinienbetrieb (in geringerem Umfang) bestehen bleiben wird, um die

Nord-Süd-Achse zu verknüpfen und erschließen zu können. Neben einer großen Baumaßnahme wie dem „Schrägtunnel“ kann die Entlastung der Goethestraße auch mit anderen Maßnahmen erreicht werden. Weiterhin hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie zur "Ertüchtigung der Verbindung Martinsbühler Straße / Thalerermühlstraße bzw. Fuchsendgarten / Münchener Straße zum Großparkplatz für den Linienbusverkehr" beauftragt und wird die Ergebnisse zu gegebener Zeit dem UVPA vorlegen.

Im Januar 2021 hat in Erlangen die Klinik-Linie ihren Betrieb aufgenommen. Diese neue Buslinie verbindet nun in dichtem Takt den Großparkplatz mit der Altstadt und den Kliniken und sie soll als City-Linie weiterentwickelt werden.

Der Betrieb der City-Linie ist als gegenläufige Ringlinie geplant, die zusätzlich zum Linienvverlauf der Klinik-Linie den Bereich Universitätsstraße, Hugenottenplatz und Bahnhof sowie die Arcaden anbinden soll. Sie soll zukünftig die zentrale Erschließungsfunktion der Innenstadt mit umweltfreundlichen Elektro-Bussen übernehmen. Die Bahntrasse wird im aktuellen Konzept in der Güterhallenstraße unterquert, damit die Arcaden sowie die genannten Bereiche in beiden Richtungen bedient werden können.

Im Zuge der Planung der City-Linie wird die Führung der ÖPNV-Linien in der Innenstadt neu evaluiert, um unter anderem Parallelverkehre zu vermeiden und die Goethestraße durch die Verlagerungen von Buslinien zu entlasten. Die Untersuchungen finden im Rahmen der diesjährigen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes statt.

Der hier beantragte „Schrägtunnel“ (von der Münchener Straße zur Westlichen Stadtmauerstraße) bringt auch einige Probleme mit sich:

Einen solcher Tunnelneubau unter der viel befahrenen ICE-Trasse wäre sehr teuer und müsste von der Stadt Erlangen allein finanziert werden. Die Deutsche Bahn wird sich an diesen Kosten nicht beteiligen, da sie nicht Auslöser der Maßnahme ist.

Für ein Projekt dieser Größe wäre von einem Realisierungshorizont von ca. 15 Jahren auszugehen.

Weiterhin ist die unterschiedliche Höhenlage problematisch. Damit der beantragte „Schrägtunnel“ unter der Eisenbahn-Trasse an die Westliche Stadtmauerstraße anschließen kann, müsste die Westliche Stadtmauerstraße im Bereich des Altstadtmarkts (Kaufland Altstadt) auf erheblicher Länge abgesenkt werden. Dies führt zu einem dazu, dass die Westliche Stadtmauerstraße südlich des Tunnels abgehängt wird.

Zum anderen befindet sich im Einmündungsbereich des neuen Tunnels der Anlieferhof des Kauflands, der mit großen Lkw angefahren wird. Wegen der unterschiedlichen Höhenlage wäre dann der Anlieferhof nicht mehr erreichbar und das Kaufland könnte nicht mehr beliefert werden.

Demgegenüber steht nur ein begrenzter verkehrlicher Nutzen, wie in oben genannten Beispielen erläutert.

2. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Haushaltsmittel

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | werden nicht benötigt |
| <input type="checkbox"/> | sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk |
| <input type="checkbox"/> | sind nicht vorhanden |

Anlagen: Antrag Nr. 402/2020

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang