

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/069/2021

Ertüchtigung der Verbindung Martinsbühler Straße/ Thalmühlstraße bzw. Fuchsgarten/ Münchener Straße zum Großparkplatz für den Linienbusverkehr - Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	29.03.2022	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	29.03.2022	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, ESTW

I. Antrag

1. Die dargelegten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Abhängigkeit der Ergebnisse aus der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes folgende Maßnahmen umzusetzen:
 - a) Für die Führung der City-Linie über die Münchener Straße wird auf einem Teilabschnitt eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (mit Freigabe für Busse) sowie eine Signalisierung für den Busverkehr im Bereich der Eisenbahn-Unterführung gemäß Anlage 2 eingerichtet.
 - b) Für die Führung von Buslinien über die Thalmühlstraße zur Entlastung der Goethestraße wird eine Engstellensignalisierung im Bereich der Unterführung BAB A73 / Gerberei gemäß Anlage 3 eingerichtet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit UVPA-Beschluss 613/157/2017/1 „Zentraler Busverknüpfungspunkt im Bereich Innenstadt“ vom 13.03.2018 wurde die Verwaltung unter anderem beauftragt, eine Ertüchtigung der Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz, Münchener Straße / Großparkplatz für den Linienbusverkehr zu untersuchen. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie an das Ingenieurbüro BERNARD vergeben, deren Ergebnisse zwischenzeitlich vorliegen.

Diese Ergebnisse haben eine wesentliche Bedeutung für die aktuell laufende Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen. So sehen die aktuellen Planungen zur Einführung der City-Linie eine Führung vom Großparkplatz über die Güterhallenstraße und Goethestraße vor, da die Befahrbarkeit der Münchener Straße mit den von den ESTW neu bestellten E-Bussen unklar war. Eine Entlastung der Goethestraße vom Buslinienverkehr mit Verlagerung auf die Thalmühlstraße ist nur möglich, wenn der Begegnungsfall im Bereich der Unterführung BAB A73 verkehrssicher abgewickelt werden kann. An beiden Unterführungen besteht darüber hinaus eine Höhenbeschränkung auf 3.20 m, deren Beseitigung den Einsatz neuer Bustypen mit moderneren Antriebstechnologien (z.B. Batterie bzw. Wasserstoff) flexibilisieren würde.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Untersucht werden sollte,

- ob an der Kreuzung Dechsendorfer Str./ Thalmühlstraße ein Linksabbiegen von der Martinsbühler Str. in die Thalmühlstraße möglich ist, um eine Verlagerung des Buslinienverkehrs aus verschiedenen Fahrrichtungen von der Goethestraße zu ermöglichen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob dieses Linksabbiegen auch für den motorisierten Individualverkehr mit längeren Aufstellflächen möglich wäre. Untersucht wurden hierfür mehrere Kreuzungsumgestaltungen (u.a. auch ein Kreisverkehr).
- ob die für den Begegnungsfall mit Bussen (Bus / Bus und Bus / Pkw) im Bereich der Autobahnunterführung Thalmühlstraße / BAB A73 äußerst problematische Situation trassierungs- oder signaltechnisch gelöst werden kann.
- ob eine Führung der City-Linie wie bisher über die Münchener Straße für die von den ESTW neu beschafften größeren E-Bussen trassierungs- oder signaltechnisch ermöglicht werden kann.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie liegen mittlerweile vor und können wie folgt zusammengefasst werden (siehe auch Anlage 1 bis 4). Eine ausführlichere Erläuterung mit Planskizzen enthält Anlage 4.:

a) **Kreuzung Dechsendorfer Str./ Thalmühlstr.:**

Ein Linksabbiegen von der Martinsbühler Str. in die Thalmühlstraße ist nicht möglich. Es kann daher nur der über den Dechsendorfer Damm verkehrende Buslinienverkehr auf die Thalmühlstraße verlagert werden.

b) **A73-Unterführung Thalmühlstr./ Gerberei:**

Eine Engstellen-Signalisierung für MIV- und Busverkehr, die den sicheren Zweirichtungsverkehr von Buslinien gewährleistet, ist möglich und sinnvoll, trassierungstechnische Lösungen unverhältnismäßig aufwändig. Durch die Signalisierung könnte auch eine sicherere Situation für den Fußverkehr zur Thalmühlstraße geschaffen werden.

Es bleibt aber eine Höhenbeschränkung auf 3,20 m, d.h. die aktuell verwendeten Bustypen (mit Dieselantrieb) könnten die Achse nutzen. Der Einsatz neuer Bustypen mit moderneren Antriebstechnologien (z.B. Batterie bzw. Wasserstoff oder Erdgas) ist aufgrund der Höhenbeschränkung derzeit nicht möglich und wäre daher von den technischen Entwicklungen bzgl. Fahrzeughöhe abhängig.

c) **Eisenbahn-Unterführung Münchener Str:**

Der Busverkehr der zukünftigen City-Linie über die Münchener Straße in beiden Fahrrichtungen wäre über eine Einbahnstraßen-Regelung (Bus frei) im Bereich der Eisenbahn-Unterführung mit Engstellen-Signalisierung für die Busse möglich. (Aufgrund der derzeit eingesetzten kleineren Fahrzeugtypen ist ein Befahren der vorhandenen Unterführung mit der „Klinik-Linie“ unter Erschwernissen möglich.)

Der MIV in Richtung Norden müsste über die Achse Thalmühlstraße / Martinsbühler Straße geleitet werden. Grund hierfür ist, dass eine wie für die A73-Unterführung Thalmühlstraße/ Gerberei vorgeschlagene allgemeine Engstellensignalisierung hier nicht geeignet ist, weil eine Überstauung der signalisierten Kreuzung Martinsbühler Str./ Fuchsenarten zu erwarten ist. Fahrgeometrisch bleibt diese Route maximal für Midi-Busse (mit geeigneter Fahrzeughöhe) befahrbar.

Es verbleibt eine Höhenbeschränkung auf 3,20 m. Die eingesetzten ESTW-Standard- und Gelenkbusse mit Dieselantrieb haben i.d.R. eine Fahrzeughöhe von 3,00 m – mit Gasantrieb 3,40 m und mit zukünftigem Elektroantrieb ab ca. 3,40 m. In diesem Bereich ist daher ein Einsatz von umweltschonenden/-freundlichen Fahrzeugen derzeit nicht möglich.

Die ESTW haben in ihrer Ausschreibung für die Beschaffung neuer E-Busse zum Einsatz auf der City-Linie in ihrem technischen Datenblatt eine maximale Höhe hinterlegt. Ob die neu beschafften Busse die Unterführung unter Berücksichtigung der tatsächlichen geometrischen Verhältnisse und einer Sondergenehmigung für diesen Fahrzeugtyp befahren kön-

nen, kann erst mit tatsächlich beschafften Fahrzeugen und anschließenden Fahrversuchen abschließend geklärt werden.

Die vom Ingenieurbüro vorgelegten Ergebnisse sind aus Sicht der Verwaltung nachvollziehbar bzw. zur Umsetzung geeignet, bedürfen aber noch einer Detailplanung. Seitens der ESTW wurden hierzu allerdings grundsätzliche Bedenken geäußert, da neben den Zwangspunkten (zu geringe Durchfahrtshöhen) erhöhte Wartezeiten für Busse an den signalisierten Unterführungen (Engstellen-Signalisierung) befürchtet werden. Ebenfalls ermöglicht die Begrenzung der Höhe nur gewisse Fahrzeugverknüpfungen/ Umlaufbildungen. Dies hat neben den Einschränkungen für die betriebliche Planung auch wirtschaftliche Folgen, die durch die Anschaffung weiterer Fahrzeuge entstehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung schlägt vor, dass die oben erläuterten Lösungsansätze der aktuell laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes als Option für das zukünftige Busnetz zugrunde gelegt werden. Folglich sollten die unter b) und c) erläuterten Ergebnisse sowie in Anlage 2 und 3 dargestellten Planskizzen umgesetzt werden, falls dies fahrtechnisch machbar und eine wesentliche Verbesserung für den ÖPNV bedeuten sollte.

Die Verwaltung würde dann die im Detail konkretisierten Konzepte dem UVPA zum Beschluss vorlegen, die notwendigen Haushaltsmittel beantragen und eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit durchführen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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: Übersichtsplan

Anlage 2: Eisenbahn-Unterführung Münchener Straße: Einbahnstraße (Bus frei) mit Signalisierung für Busse

Anlage 3: Unterführung A73 / Gerberei: Engstellen-Signalisierung

Anlage 4: Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse der Machbarkeitsstudie

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang