

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/128/2021

## **Busverknüpfungspunkt Erlangen Antrag 217/2021 der Stadtratsfraktion Grüne Liste und Planungsauftrag für Standort "An den Arcaden"**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	07.12.2021	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.12.2021	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Amt 66, PET, ZV StUB, ESTW

## I. Antrag

1. Die Erläuterungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für einen Busverknüpfungspunkt Erlangen am Standort „An den Arcaden“ unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten einschließlich der Stadt-Umland-Bahn vertiefend planerisch zu untersuchen.
3. Der Antrag 217/2021 der Stadtratsfraktion Grüne Liste ist abschließend bearbeitet.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Vorlage 613/264/2019 legte die Verwaltung dem UVPA am 24.09.2019 eine Nutzwertanalyse zum Busverknüpfungspunkt Erlangen vor (s. Anlage 1). Die Verwaltung wurde damit beauftragt, weitere Planungen für die Einrichtung eines Busverknüpfungspunktes zu konkretisieren und den Standort „An den Arcaden“ zu priorisieren. Die Varianten „Großparkplatz“ und „An den Arcaden“ sollten aber beide weiterverfolgt werden. Mit Antrag 217/2021 vom 23.09.2021 beantragt die Stadtratsfraktion Grüne Liste Informationen zum aktuellen Sachstand (s. Anlage 2).

Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen durch den Abschluss des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans Erlangen 2030 (613/062/2020), den Wettbewerb „Städtebauliche Entwicklung Großparkplatz Erlangen“ (PET/016/2021), den Planungen des ZV StUB zur Bahnunterführung Güterhallenstraße sowie der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen weiter konkretisiert. Außerdem ist weiterhin wichtig für die Stadtgestaltung, den Hugenotenplatz aufzuwerten.

Um den zwingend erforderlichen neuen Standort eines Busverknüpfungspunktes in die bereits laufenden Planungsprozesse hinsichtlich städtebaulicher, betrieblicher und infrastruktureller Aspekte integrieren zu können, bedarf es schnellstmöglich konkreter Planungen.

### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zukünftige Aufgabe eines neuen Busverknüpfungspunktes ist die Bündelung im Zentrum endender Buslinien, die Möglichkeit eines Aufenthalts von wenigen Minuten für sog. Durchmes-

serlinien (d.h. Pufferzeit), eines kurzen Aufenthalts durchlaufender Linien der ESTW (z.B. Linie 285) sowie optimierter Rahmenbedingungen für den Umstieg zur StUB bzw. zwischen den Buslinien. Ein wichtiges Kriterium für die Kapazität an Bussteigen ist hierbei, ob bislang endende Linien zu Durchmesserlinien kombiniert werden können.

Aufgrund der eindeutigen verkehrlichen Vorteile (d.h. vor allem des Zusammentreffens fast aller Buslinien) am Standort „An den Arcaden“ und des zu erwartenden sehr hohen Planungs- und Abstimmungsaufwandes in einem iterativen Prozess kann die zeitgleiche Untersuchung von zwei Standorten – auch beim Einsatz eines externen Gutachter(teams) - von der Verwaltung nicht begleitet werden. Die Verwaltung empfiehlt daher ausdrücklich, den Planungsaufwand auf den Standort „An den Arcaden“ zu konzentrieren.

Auch bei diesem Standort ist die Anbindung des Großparkplatzes durch StUB und Buslinien über die neue Regnitzquerung ein wichtiger Bestandteil des Konzepts. Außerdem soll die zukünftige Citylinie optimal in das Konzept integriert werden. Ob eine Konzentration aller Buslinien auf dem Standort „An den Arcaden“ sinnvoll und machbar ist bzw. ob Teile hiervon auf dem „Großparkplatz“ als Sekundärfläche unterbracht werden sollten, kann erst im Rahmen der Untersuchung geklärt werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die extern zu vergebenden Planungen für den Busverknüpfungspunkt müssen folgende Aspekte enthalten:

- Berücksichtigung aller Verkehrsarten hinsichtlich Verkehrssicherheit, Verkehrsführung und Leistungsfähigkeit
- Optimierung der Betriebsabläufe und Umsteigebeziehung von StUB, Stadtbus- und Regionalbusverkehren
- Qualitativ hochwertige Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes und der Innenstadt
- Berücksichtigung städtebaulicher Qualitätsanforderungen (Übersichtlichkeit, Barrierefreiheit, kurze Wege, Aufenthaltsqualität)
- Kompatibilität zu den Planungen des ZV StUB und der städtebaulichen Entwicklung des Großparkplatzes (auch Höhenlage im Rampen- und Unterführungsbereich)
- Übergangskonzept während der Bauphase

Die Stadtverwaltung bereitet hierzu die Vergabe eines umfassenden Verkehrsgutachtens vor. Neben den konzeptionellen und infrastrukturellen Planungen sind hierfür voraussichtlich auch makroskopische und mikroskopische Verkehrssimulationen erforderlich. Daher ist die Durchführung eines EU-weiten Ausschreibungsverfahrens erforderlich.

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn sowie die ESTW begleiten und unterstützen die Untersuchungen. Der Aufgabenträger Landkreis ERH soll ebenfalls am Planungsprozess beteiligt werden. Außerdem ist ein öffentlicher Beteiligungsprozess vorgesehen.

Aufgrund der begrenzten Personalressourcen in der Abteilung Mobilitätsplanung und des zu erwartenden sehr hohen Aufwandes für die Vorbereitung und Begleitung des Planungsprozesses sind Anpassungen in der Priorität des Arbeitsprogrammes 2022 erforderlich.

### 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.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 250.000	bei IPNr.: 547.870
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 613090  
 sind nicht vorhanden

### Anlagen:

Anlage 1: Nutzwertanalyse Busverknüpfungspunkt Erlangen (2019) – Auszug  
Anlage 2: Antrag 217/2021 der Stadtratsfraktion Grüne Liste

III. Abstimmung  
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang