

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/253/2023

Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Arcaden Hier: Städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Güterhallenstraße (Arcadenvorplatz)

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	17.10.2023	Ö	Empfehlung	verwiesen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.10.2023	Ö	Gutachten	verwiesen
Stadtrat	26.10.2023	Ö	Beschluss	mehrheitlich angenommen

Beteiligte Dienststellen

ZV StUB; ESTW; EBE; EB77; Amt 20 nur z.K.

I. Antrag

1. Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) die Vorzugsvariante als Grundlage der weiteren Planungen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für die städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Güterhallenstraße auf Basis der Vorzugsvariante mit Herausnahme des MIVs im Bereich des Arcadenvorplatzes zwischen der Nürnberger Straße und dem Knotenpunkt Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße aufzunehmen. Die notwendigen Haushaltsmittel sind rechtzeitig anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der MzK 613/233/2023 von 20.06.2023 wurde der UVPA über das weitere Vorgehen zur Mobilität, auch in Zusammenhang mit der Stadt-Umland-Bahn, an den Arcaden informiert. Die darin angekündigten Beteiligungen wurden seitdem durchgeführt.

Vor den Arcaden öffnet sich der Erlanger Bevölkerung ein zentraler Raum, der zum heutigen Zeitpunkt allerdings durch den hohen Anteil an Verkehrsflächen für den MIV und ÖV keine angemessene Aufenthaltsqualität bietet. Aktuell treffen hier viele verschiedene Mobilitätsformen aufeinander, gleichzeitig dient dieser Ort mit den angrenzenden gastronomischen Nutzungen dem Aufenthalt, dessen Qualität verbesserungswürdig ist. Grundsätzlich hat die Stadt Erlangen sowohl im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) als auch in der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen das Thema aufgegriffen. 2019 wurde die Verwaltung beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und die Henkestraße im Rahmen eines stufenweisen Vorgehens zu konkretisieren (613/190/2018/2). Nachdem die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn diesen Bereich tangiert und dazu eine politische Entscheidung erforderlich ist, hat die Stadtverwaltung die Diskussion über den Umgang mit dem Abschnitt der Güterhallenstraße hinsichtlich der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zeitlich vorverlegt. Durch die Planung der StUB in dem Gebiet bietet sich die einmalige Chance, den Raum zu einem der zentralen Plätze in Erlangen aufzuwerten sowie Funktion und Gestaltung des Platzes in Einklang zu bringen und eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu schaffen. Damit ist vor dem Hintergrund des Klimaaufbruchs an dieser Stelle auch die Umsetzung der 2023 beschlossenen Ziele der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen möglich (611/134/2022/1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadtverwaltung hat gemeinsam mit dem ZV StUB eine Vorzugsvariante sowie eine Rückfallvariante erarbeitet. In der Vorzugsvariante wird der Abschnitt zwischen Güterbahnhofstraße und Nürnberger Straße für den MIV gesperrt (siehe Anlage 1 „Visualisierung Vorzugsvariante“).

Verkehrliche Ziele

Wie zuvor dargestellt, wird durch den VEP die Entlastung der Henkestraße vom Durchgangsverkehr angestrebt. Dabei bleibt die Frage bestehen, wie zukünftig alle Mobilitätsformen vor den Arcaden stadtverträglich abgewickelt werden können.

Über den Arcadenvorplatz ist aufgrund des deutlichen Zuwachses von Fuß- und Radverkehr eine sichere und angenehme Verkehrsführung zwingend erforderlich. Um Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des gesamten Umweltverbundes zu gewährleisten, sieht die Vorzugsvariante vor, zukünftig keinen MIV mehr über den Arcadenvorplatz zu führen. Die Hauptrichtung des MIV ist die Verbindung zwischen der Güterhallenstraße West und der Güterbahnhofstraße. Eine Einfahrt in die Goethestraße wird für den dortigen Ziel- und Quellverkehr sowie für den Lieferverkehr unabhängig davon möglich sein. Die Anlieferung der Gewerbe entlang der Güterhallenstraße und dem weiteren Umfeld sowie die Durchfahrt für Rettungskräfte wird weiterhin gewährleistet sein.

Die StUB-Haltestelle soll gemeinschaftlich genutzt werden, dementsprechend halten auch die Busse an den StUB-Bahnsteigen und nutzen die Gleisstrasse als Verkehrsfläche. Dabei ist die Leistungsfähigkeit der Haltestellen sowohl für den Bus als auch für die StUB zu gewährleisten. Das bedeutet nach ersten Schätzungen des Zweckverbandes ein Maximum von 30 Fahrten pro Stunde. Dies wurde im neu entwickelten Busnetz berücksichtigt (siehe Anlage 2 „Busnetz Mitfall, L-Netz“). Dabei werden die Buslinien so umgeleitet, dass primäre Verbindungen in Ost-West- bzw. Nord-Süd-Richtung bestehen und abbiegende Beziehungen zwischen Güterhallenstraße und Goethestraße vermieden werden.

Durch die Umlegung ergibt sich für den Busverkehr eine Verlagerung in die Güterbahnhofstraße. In dieser müssen entlang der Fahrbahn neue Haltepositionen geschaffen werden. Am Knotenpunkt Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße befinden sich in der Goethestraße durch das umgelegte Bussystem keine Haltepunkte mehr, abgesehen von dem Halt der CityLinie 299 (Midibusse). Die Halte der in Ost-West-Richtung verlaufenden Buslinien erfolgen in der gemeinsamen Haltestelle mit der StUB in der Güterbahnhofstraße, der Halt der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien (inkl. der aus der westlichen Güterhallenstraße kommenden und Richtung Neuer Markt weiterführenden Busse) erfolgt in der Güterbahnhofstraße. Die Endhalte der Überlandlinien sind in diesem Liniennetz zum Neuen Markt verlegt worden. Das vorliegende Liniennetz ermöglicht in der gezeigten Form, alle die Innenstadt betreffenden Linien des Stadt- und Regionalverkehrs an der Haltestelle Arcaden untereinander und mit der StUB zu verknüpfen. Es wird durch die Mitnutzung der StUB-Eisenbahnunterführung durch Busse erreicht, dass alle diese Linien den Hauptbahnhof erreichen, sei es auf der Vorderseite (Goethestraße) oder Rückseite (Regnitzstadt), so dass der Umstieg aus alle diesen Linien auf ICE, RegionalExpress und S-Bahn möglich ist.

Eine funktionelle Ausrichtung des L-Netz-Konzepts auf ein mögliches T-Netz-Konzept der StUB (Ostast) ist gegeben, sodass ggf. kein weiterer Umbau erfolgen muss, sondern eine Umnutzung bzw. Entlastung der bestehenden Infrastruktur stattfinden kann.

Um den Neuen Markt und auch den Hugenottenplatz als Endhalte zu entlasten, ist in der Güterbahnhofstraße entsprechend der aktuellen Beschlusslage ein Busverknüpfungspunkt (613/128/2021) einzurichten. Eine erste Machbarkeit sowie Detailplanung mit zugehöriger städtebaulicher Integration wird im Zuge der weiteren Planungsschritte erarbeitet.

Die Maßnahmen am Vorplatz der Arcaden bedeuten einen großen Eingriff in das Verkehrssystem mit Auswirkungen auf die umliegende Verkehrsführung in der Innenstadt, die folglich ebenfalls unter anderem unter Beachtung des Einzelhandels betrachtet und geplant werden muss. In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sichergestellt ist. Mit den Maßnahmen werden auch

die zentralen Ziele des VEP unterstützt. Für die detaillierte Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen im direkten sowie weiträumigeren Umfeld ist entsprechend des UVPA-Beschlusses (613/139/2022) eine umfassende Machbarkeitsstudie in Vorbereitung, das EU-weite Vergabeverfahren wird derzeit bearbeitet. Erste Untersuchungen der zukünftig teilweise längeren Fahrtrouten und Fahrtzeiten zeigen ein positives Bild. Jede Fahrtbeziehung kann, ggf. mit geringen Fahrtzeitverlängerungen, weiterhin abgebildet werden.

Städtebauliche Ziele

Ziel ist die Aufwertung des gesamten Bereichs als Eingangssituation für die Innenstadt. Die Trennwirkung der Güterhallenstraße zwischen dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im südlichen Teil der Nürnberger Straße und der Fußgängerzone im nördlichen Teil der Nürnberger Straße soll aufgehoben und die Aufenthaltsqualität gefördert werden. Die erforderliche Sperrung für den MIV muss mit einer gestalterischen Aufwertung des Raumes verbunden werden. Damit kann der bisher undefinierte Raum auch im Kontext der Anbindung an den hochwertigen ÖPNV zu einem der zentralen Plätze in Erlangen wachsen.

Der Alleecharakter der Fußgängerzone soll erhalten und die Teilabschnitte miteinander verbunden werden. Ein Platzcharakter mit eigener Identität ist zu entwickeln. Dabei soll u.a. die Nutzbarkeit für die Außengastronomie weiter verbessert werden.

Auch mit Blick auf Klimaschutz und Klimaanpassung bietet die Aufwertung des Platzes große Potentiale. Verschattete Bereiche und kleinklimatischer Ausgleich sind möglichst durch die Pflanzung von Großbäumen zu schaffen. Ebenso kann hierbei dem Schwammstadtprinzip Rechnung getragen werden.

Die StUB-Haltestelle ist als integraler Bestandteil des entstehenden Platzes zu betrachten. Absperungen und Höhensprünge sind auf ein Minimum zu reduzieren. Eine zusammenhängende Gestaltung soll den Charakter als belebter Platz Rechnung tragen. Dabei sind – im Sinne von „Shared Space“ – abseits der Gleisanlage abmarkierte monofunktionale Einheiten zu vermeiden.

Die erforderlichen Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr sind zu beachten.

Rückfallvariante

Als Rückfallvariante ist ein Einbahnstraßenverkehr aus Osten kommend in Richtung Westen möglich (*siehe Anlage 3 „Visualisierung Rückfallvariante“*). Darunter leiden jedoch sowohl das Verkehrssystem als auch die städtebaulichen Ziele.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sowie Güterhallenstraße/Nürnberger Straße/Henkestraße und damit der Verkehrsfluss unter anderem in der Henkestraße wird unter der Rückfallvariante verschlechtert. Durch die Ausbildung einer parallel zur Straßenbahn verlaufenden Einbahnstraße wäre der gesamte Raum weiterhin monofunktional verkehrlich dominiert. Die gestaltbare Fläche und Entsiegelung werden eingeschränkt und die Trennwirkung der Güterhallenstraße bleibt wie im Status Quo erhalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vorteile der Vorzugsvariante

Die künftige Gestaltung des Arcadenvorplatzes ist gemeinsam mit dem neuen Busnetz zu betrachten und führt zu deutlichen Verbesserungen für den MIV im Bereich der heute stark belasteten Kreuzung Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße, zu einer massiven Entlastung der Goethestraße vom Busverkehr und zu städtebaulichen Chancen am Hugenottenplatz.

Es entsteht ein Lückenschluss der (wahrgenommenen) Fußgängerzone mithilfe eines klimagerechten Platzes, der die Aufenthaltsqualität des neuralgischen Ortes in Erlangen steigert. Städtebaulich wird die Bedeutung der Arcaden als Eingangstor in die Innenstadt erhöht und es können voraussichtlich mehr Flächen für Gastronomie auf dem Platz zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin erfolgt eine Entlastung der Kreuzung Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr. Dies resultiert in einer Steigerung der Verkehrs-

sicherheit der umsteigenden Fahrgäste. Ein zentraler Mobilitäts-Hub bringt die Menschen bequem in die Innenstadt.

Seit der Information des UVPA's am 20. Juni 2023 (613/233/2023) hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Zweckverband verschiedene Informationsformate durchgeführt. Unter anderem gab es eine Vorabinformation der Gewerbetreibenden sowie der Öffentlichkeit. Bei allen durchgeführten Veranstaltungen wurde sich in der Mehrheit zugunsten der Vorzugsvariante ausgesprochen. Auch die Stadtteilbeiräte Anger/Bruck, Innenstadt und Ost hatten die Gelegenheit, sich zu informieren und positionieren.

Zur Erreichung der städtebaulichen und verkehrlichen Vorteile benötigt es den politischen Beschluss des Stadtrates, um die weiteren Planungsschritte angehen zu können. Es lassen sich jedoch zu diesem Zeitpunkt noch keine Schätzungen der Kosten aufstellen, die auf den Haushalt in Zukunft zukommen werden. Da die StUB sich auf dem Weg zum Planfeststellungsverfahren befindet, müssen die weiteren Planungen zügig eingeleitet werden, um den Zeitplan der StUB nicht zu gefährden. Nach Beauftragung durch den Stadtrat wird die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem ZV StUB klären, wie die nächsten Planungs- und Umsetzungsschritte effektiv durchgeführt werden können. Auch die Vereinbarung einer Kostenteilung wird Bestandteil der Abstimmungen zwischen Stadtverwaltung und ZV StUB sein. Sowohl in der Vorzugsvariante als auch in der Rückfallvariante werden Kosten auf zukünftige Haushalte der Stadt Erlangen zukommen. Im Rahmen der weiteren Planungsbearbeitung werden dem Stadtrat sowohl die entsprechende Vorplanung als auch die damit verbundenen Projektkosten vorgelegt. Für die gemeinsamen Abschnitte wird zeitnah eine Kostenteilung mit dem ZV ausgearbeitet und zur Beschlussfassung vorgelegt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* Entlastung der Henkestraße/Güterhallenstraße vom Durchgangsverkehr
 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:	€	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: Visualisierung Vorzugsvariante

Anlage 2: Busnetz Mitfall, L-Netz

Anlage 3: Visualisierung Rückfallvariante

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 17.10.2023

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Wurm
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 17.10.2023

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Wurm
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Stadtrat am 26.10.2023

Protokollvermerk:

Herr StR Schulze beantragt, dass zuerst die Machbarkeitsstudie erfolgt und danach die Entscheidung herbeigeführt wird.

Beschluss des Stadtrates: mit 20 gegen 27 Stimmen **abgelehnt**

Herr StR Lehrmann beantragt, den Beschluss dahingehend zu ändern, dass alle MIV-Beziehungen erhalten bleiben.

Beschluss des Stadtrates: mit 20 gegen 27 Stimmen **abgelehnt**

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) die Vorzugsvariante als Grundlage der weiteren Planungen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für die städtebauliche und verkehrliche Aufwer-

tung der Güterhallenstraße auf Basis der Vorzugsvariante mit Herausnahme des MIVs im Bereich des Arcadenvorplatzes zwischen der Nürnberger Straße und dem Knotenpunkt Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße aufzunehmen. Die notwendigen Haushaltsmittel sind rechtzeitig anzumelden.

mit 27 gegen 20 Stimmen

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Solger
Schriftführer/in

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang