

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Amt 61

Vorlagennummer:
613/089/2012

Umbau der Weinstraße im Zuge des viergleisigen Bahnausbaus und der Errichtung des S-Bahnhofes Eltersdorf

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.03.2012	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

Die weiteren Planungen erfolgen auf Grundlage des in den Anlagen dargestellten Konzeptes.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der überarbeiteten Planung soll die Verkehrssicherheit und der Komfort, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Benutzer erhöht werden. Zugleich sollen die Umbaukosten reduziert werden.

Im UVPA am 25.01.2005 wurde ein Umbaukonzept für die Weinstraße vorgelegt, bei dem der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Nordseite der Straße angeordnet war. Dies entsprach dem für diesen Bereich bestehenden Radwegekonzeptes aus den 90-er Jahren (siehe Anlage 2)

Das Radwegekonzept wurde mittlerweile optimiert und an die veränderte Lage des S-Bahnhaltes Eltersdorf angepasst. Deshalb soll der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Eltersdorf und Tennenlohe nun auf der Südseite der Weinstraße geführt werden. Die Gesamtbreite der Straße im Unterführungsbereich ändert sich dadurch nicht und entspricht weiterhin der Breite im Bestand, so dass weiterhin keine städtische Kostenbeteiligung für den Brückenbau verursacht wird. Zudem wird die Buswendeschleife so optimiert, dass alle Haltepositionen zusammengefasst werden können. Durch das überarbeitete Umbaukonzept ergeben sich im Einzelnen folgende Vorteile:

- Entfall des zweimaligen Querens der Fahrbahn für Fahrradfahrer und Fußgänger aus Tennenlohe zum S-Bahnhof Eltersdorf.
- Durch neue Lage des Fußgängerüberweges außerhalb der Unterführung bessere Sichtverhältnisse und Anordnung einer Mittelinsel möglich.
- Erweiterung der Vorfläche vor dem S-Bahnzugang (Treppe und Aufzug). Dadurch weniger Gedränge bei herunterströmenden Fahrgastpulks nach Ankunft eines Zuges. Außerdem Ermöglichung des Wartens von Behinderten, Personen mit Kinderwagen usw. vor der Aufzugstür ohne Behinderung anderer.
- Durch Verzicht auf den nördlichen Geh- und Radweg Wegfall einer kostenintensiven Stützwand zur Abfangung der Böschung westlich der Bahn.
- Halt aller Busse an der Haltestelle auf der Südseite der Wendeschleife, von der ein direkter

und gefahrloser Zugang zum S-Bahnsteig ohne Querung einer Fahrbahn möglich ist. Durch Wegfall der nördlichen Bushaltestelle innerhalb der Wendeschleife außerdem Reduktion der Bau- und Unterhaltskosten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Von Tennenlohe kommend wird der neue, südliche, straßenbegleitende Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg (Radweg in beiden Richtungen) geführt. Östlich der Bahnbrücke wird eine Quermöglichkeit mit Mittelinsel eingerichtet. Hier haben die Fahrradfahrer aus Richtung Tennenlohe alternativ zur Benutzung des südlichen, straßenparallelen Weges die Möglichkeit, auf die Straßenfahrbahn zu wechseln. Zugleich bietet diese Quermöglichkeit Fußgängern aus dem Gewerbegebiet an der Pestalozzistraße (Eltersdorf-West) eine Möglichkeit, sicher den S-Bahnzugang auf der Südseite der Straße zu erreichen.

Ab der Quermöglichkeit ist der südliche, straßenbegleitende Weg als Gehweg/Radfahrer frei (in beide Richtungen) ausgeführt. Dies bietet insbesondere Fahrradfahrern aus Richtung Tennenlohe die Möglichkeit, die geplante B&R-Anlage am S-Bahnhalt Eltersdorf ohne abzu- steigen und ohne Straßenüberquerung zu erreichen.

Westlich des S-Bahnhofes wird der Gehweg/Radfahrer frei (in beide Richtungen) noch bis zur Kreuzung Wein-/Langenau-/Sonnenstraße geführt, um ein Queren der Fahrbahn durch Fahrradfahrer im Bereich des S-Bahnhofes entbehrlich zu machen. Dieser Knotenpunkt ist bereits heute voll signalisiert, so dass Fußgänger und Radfahrer vom S-Bahnhof kommend hier gesichert über die Überwege in die gewünschten Richtungen queren können. Radfahrer fahren ab hier jeweils auf den Fahrbahnen weiter.

Da alle Busse nur noch an der südlichen Haltestelle halten, wird die Buswendeschleife im Gegensatz zum früheren Umbaukonzept nur noch zum Befahren entgegen des Uhrzeigersinnes vorgesehen und kann dadurch kleiner werden. Auf Grund der Gestaltung der Einmündungen ist trotzdem eine Zufahrt von und eine Abfahrt nach beiden Richtungen der Weinstraße möglich, wodurch sich weiterhin alle denkbaren Linienkonzepte verwirklichen lassen. Die Länge der Bushaltestelle ermöglicht das gleichzeitige Halten zweier Linienbusse.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der weitere Entwurf der Verkehrsanlagen soll auf Grundlage der in Anlage 1 dargestellten Konzeptskizze bzw. mit der in Anlage 2 für den Unterführungsbereich angegebenen Querschnittsaufteilung erfolgen. Sobald ein detaillierterer Planungsstand vorliegt, wird dieser ebenfalls zum Beschluss vorgelegt.

Entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.10.2009 zum Planfeststellungsabschnitt 17 Erlangen liegt innerhalb der Planfeststellungsgrenzen (Pfg.) die „... Aufteilung des Straßenquerschnitts in Fahrsteifen und Gehwege [...] im Zuständigkeitsbereich der Stadt Erlangen als Straßenbaulastträger und kann gemäß deren Vorgaben von ihr eigenständig gestaltet werden“. Da das vorliegende Konzept, das im Rahmen der Planfeststellung seitens der Stadt damals nicht gefordert wurde, jetzt aber über den planfestgestellten Wiederherstellungsumgriff hinausgeht, ist mit einer diesbezüglichen Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen am Umbau der Verkehrsflächen innerhalb der Pfg. zu rechnen. Die zusätzlichen städtischen Ausbauabsichten sind deshalb mit der DB abzustimmen.

Die Errichtung des S-Bahn-Haltespunktes Eltersdorf soll nach derzeitigem Kenntnisstand innerhalb des Zeitraums 2012 – 2016 erfolgen, sodass bis zur Inbetriebnahme des S-Bahn-Halts (voraussichtlich 2016) sukzessive auch die entsprechende verkehrliche Infrastruktur (Geh- und Radwege, Buswendeschleife, etc.) hergestellt sein soll.

Da die Ausschreibungsunterlagen für das Vergabepaket 144 (VP 144) der DB Projektbau derzeit zur abschließenden Abstimmung vorliegt, die Ausschreibung in Kürze veröffentlicht werden soll und die Leistungen zum Umbau der Verkehrsflächen innerhalb der Pfg. Bestandteil des VP 144 sind, muss der städtische Ausbauwunsch zum jetzigen Zeitpunkt festgelegt werden. Anschließend wird dieser der DB Projektbau mitgeteilt. Die zeitliche Koordinierung der städti-

schen Baumaßnahmen mit denen der Bahn wird ebenfalls mit der DB Projektbau abgestimmt.

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. Nach Vorliegen einer entsprechenden abgestimmten Entwurfsplanung werden die Investitionskosten geschätzt und zum HH 2013 angemeldet.

Anlagen:

Anlage 1: Konzeptskizze Weinstraße, S-Bahn-Halt Eltersdorf, B&R, P&R

Anlage 2: Umbaukonzept für die Weinstraße aus dem Jahr 2004

Anlage 3: Eisenbahnbrücke Weinstraße - Ansicht von Osten, mit Querschnittsaufteilung der Weinstraße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang