

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/061/2020/1

Antrag 400/2020 des Stadtteilbeirats Büchenbach: Änderung der StUB-Vorzugstrasse auf den Adenauerring anstelle durch die Lindnerstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
----------------	--------	-----	-------------	------------

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.06.2021	Ö	Beschluss	
---	------------	---	-----------	--

Beteiligte Dienststellen

ZV StUB, Stadtteilbeirat Büchenbach, Lokalforum StUB Büchenbach

I. Antrag

1. **A** Der Ausschuss empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn als Grundlage für die weiterführende Planung der StUB eine Trassenführung am Rudeltplatz gemäß der im Beschlusstext beschriebenen **Variante A** über die Lindnerstraße.

oder

B Der Ausschuss empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn als Grundlage für die weiterführende Planung der StUB eine Trassenführung am Rudeltplatz gemäß der im Beschlusstext beschriebenen **Variante B** entlang des Adenauerings.

2. Der Ausschuss empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn die Lage der Wendeschleife bei beiden Varianten um das Nahversorgungszentrum (Adenauerring, Lindnerstraße, Mönaustraße) zu führen.

3. Der Antrag Nr. 400/2020 des Stadtteilbeirates Büchenbach ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 400/2020 (siehe Anlage 1) beantragt der Stadtteilbeirat Büchenbach die Vorzugstrasse der StUB auf den Adenauerring zu verlegen und die Führung durch die Lindnerstraße zu streichen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Mit Beschluss Nr. VI/191/2019 wurde die Trassenführung der StUB über die Lindnerstraße als Vorzugstrasse (siehe Anlage 4) gegenüber der Variante B-1061, die über den Adenauerring führt, beschlossen. Gemäß Beschluss Nr. VI/033/2020 befindet sich inzwischen eine straßenbündige Führung über den Adenauerring in Prüfung. Zudem weist die vorgelegte Trassenführung aus dem Beschluss VI/033/2020 Optimierungspotenziale auf, welche die Grundlage für die nachstehend vorgestellten Optimierungsvarianten sind.

Vor dem Hintergrund des Antrags 400/2020 des Stadtteilbeirats Büchenbach hat die Verwaltung mit dem Zweckverband StUB Optimierungsansätze der Trasse aus dem Raumordnungsverfahren mit Führung über die Lindnerstraße und der Trasse mit Führung über den Adenauerring ausgearbeitet und jeweils ihre Vor- und Nachteile gegenübergestellt. Die sechs Optimierungsvarianten werden in Anlage 3 skizzenhaft dargestellt und beschrieben. Im Folgenden werden die grundsätzlichen Vor- und Nachteile der Führung der StUB-Haupttrasse über die Lindnerstraße und der Führung der StUB-Haupttrasse über den Adenauerring dargestellt.

Variante A: Führung der StUB-Trasse über die Lindnerstraße

Verkehrsplanerische und betriebliche Aspekte

Im ÖPNV-Konzept 2030 des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes sowie im Nahverkehrsplan 2016 – 2021 der Stadt Erlangen wurde ein Busverknüpfungspunkt an der Ende 2020 neu eröffneten Haltestelle „Lindnerstraße“ unmittelbar südlich des Rudeltplatzes vorgesehen. Der Busverknüpfungspunkt wurde mit einer Dimensionierung geplant, die den gleichzeitigen Halt mehrerer Buslinien erlaubt. Dies ermöglicht den Betrieb als sog. Rendezvous-System, bei welchem sich mehrere Buslinien mit wichtigen Umsteigebeziehungen möglichst zeitgleich treffen können, um die Umsteigevorgänge zu optimieren. Mit der Einführung der StUB soll eine direkte Verknüpfung des Busverkehrs und des Straßenbahnverkehrs an der Haltestelle „Lindnerstraße“ geschaffen werden. Um den Betrieb der StUB nicht zu blockieren, ist ein längerer Endaufenthalt der Busse an der Haltestelle „Lindnerstraße“ dann nicht mehr möglich, sondern nur der Haltevorgang für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste. Um trotz des dichten Taktes bei Verstärkerfahrten der StUB das auch vom Stadtteilbeirat gewünschte Rendezvous-System zu ermöglichen, können die Busbuchten in der Mönaustraße genutzt werden. Hiermit ist ein Aufenthalt der Busse für die Umsteigevorgänge möglich, ohne die StUB zu beeinträchtigen. Die komfortable und verkehrssichere Verknüpfung mit der StUB ist über das Eck am Rudeltplatz auf kurzer Distanz weiterhin gewährleistet, siehe Anlage 6. Aus diesen Gründen ist das ÖPNV-System für die Fahrgäste insgesamt verständlich und gut wahrnehmbar. Die betriebliche Abwicklung der Buslinienverknüpfungen mit der StUB wird im weiteren Planungsverlauf konkretisiert, davon abhängig ist u.a. die Anzahl und Aufenthaltsdauer sowie -standort der zu verknüpfenden Linien.

Die Trassenführung über die Lindnerstraße führt im Bereich der Heinrich-Kirchner-Schule zu einem leichten Eingriff in den Parkplatz sowie der Grünfläche der Schule und zu einer Querung der Fuß- und Radwege im Umfeld der Schule. Die Querungen werden so gestaltet, dass die Einsehbarkeit von allen Verkehrsteilnehmern und die Schulwegsicherheit gewährleistet ist. Die endgültigen Lösungen hierfür werden im weiteren Planungsverlauf noch abgestimmt.

Die Varianten für die Lage der Wendeschleife werden in Anlage 11 unter Betrachtung maßgebender Kriterien gegenübergestellt. Demnach ist eine Führung der Wendeschleife um den Rudeltplatz eindeutig zu präferieren. Die Wendeschleife wird daher bei der Variante A um den Bereich Rudeltplatz über den Adenauerring geführt.

Städtebauliche Aspekte

Durch die Führung über die Lindnerstraße werden das städtebauliche Zentrum, das zukünftige Stadtteilhaus und das Nahversorgungszentrum am Rudeltplatz direkt und ohne Umwege für die Fahrgäste erschlossen. Außerdem wird die Haltestelle Lindnerstraße von der dichten Bebauung mit Mehrfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau bei guter Zugänglichkeit in kurzer Distanz erreicht.

Die Mehrzahl der Fahrgäste, die am Rudeltplatz ein- und aussteigt, wird keine zusätzlichen Busanschlüsse benötigen, sondern ihre verbleibenden Wege zu Fuß oder per Fahrrad zurücklegen. Für das Stadtteilhaus, dessen künftige Veranstaltungen auch über Büchenbach hinaus ein Publikum anziehen werden, erhöht die bislang geplante direkte Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst.

Eine Haltestelle in der Lindnerstraße wird der Bedeutung des Rudeltplatzes als „Ankunftsort“ in Büchenbach-West gerecht.

Aus stadtgestalterischer Sicht ist die Integration einer Straßenbahn in den öffentlichen Raum ein positiv prägendes Element, das als Teil eines zeitgemäßen und urbanen Stadtbildes wahrgenommen wird, wie andere Städte mit Straßenbahnsystemen (z.B. Erfurt) zeigen (siehe Anlage 2). Die StUB dient gleichzeitig als weiterer Frequenzbringer für den Rudeltplatz, der als Endpunkt der Büchenbacher Anlage einen lebendigen und frequentierten Stadtteilplatz darstellt. Die attraktive städtebauliche Umgebung fördert die Akzeptanz des ÖPNV durch einen sicheren Aufenthalt an den Haltestellen und komfortable Umsteigewege. Die Bilder 4-6 in Anlage 8 verdeutlichen das städtebauliche Potenzial einer Integration der StUB in das öffentliche Stadtbild.

Die Veränderungen durch die Trassenführung im Bereich östlich der Mönaustraße sind im weiteren Planungsprozess noch genauer durchzuarbeiten. Attraktive und sichere Wegeverbindungen und die Aufenthaltsqualität des Freiraums sind hier maßgeblich zu berücksichtigen. Ebenso sollen die Optionen auf eine Erweiterung der Heinrich-Kirchner-Schule (BP 405, 1. Deckblatt, siehe Anlage 5, Folie 22) und der weitestgehende Erhalt der Stellplätze sichergestellt werden. Da dort sämtliche Flächen im städtischen Eigentum sind, lassen sich geeignete planerische Lösungen gut umsetzen (siehe Anlage 9).

Variante B: Führung der StUB-Trasse über den Adenauerring

Verkehrsplanerische und betriebliche Aspekte

Eine Führung der StUB über den Adenauerring ermöglicht demgegenüber keine direkte und komfortable Umsteigebeziehung. Die Haltestellen der StUB und der Busse sind wesentlich voneinander getrennt (siehe Anlage 3) oder zusätzlich versetzt. Die Umsteigebeziehungen sind durch notwendige Überquerungen signalisierter Kreuzungsbereiche (Adenauerring / Mönaustraße) beeinträchtigt, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt (z.B. Gefahr des über Rot Laufens, um den Anschlusszug /-bus zu erreichen). Hierdurch wird auch die betriebliche Abstimmung der Busse und der StUB für ein Rendezvous-System erschwert. Insgesamt ist die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität am Adenauerring mit hoher Verkehrsbelastung deutlich geringer als bei einer Verknüpfung an der Lindnerstraße (Fußgängerzone). Die intuitive Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit des ÖPNV-Systems durch Straßenbahn- und Busfahrgäste wird dadurch deutlich beeinträchtigt.

Der motorisierte Verkehr am Adenauerring wird bei einer straßenbündigen Führung durch haltende Bahnen beeinträchtigt. Die StUB-Trasse entlang des Adenauerrings führt jedoch auch zu schwierig auflösbaren Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr und dem geplanten Radschnellweg. Der Gestaltungsspielraum ist aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit städtischer Flächen im Bereich des Adenauerrings im Vergleich zu Variante A gering, siehe Anlage 9. Bei allen Trassenvarianten am Adenauerring sind dort daher Konflikte mit privaten Flächen zu erwarten, was im Planfeststellungsverfahren kritisch sein könnte, wenn gleichzeitig alternative Trassenführungen auf öffentlichem Grund möglich sind. Die bestehende Fuß- und Radwegeverbindung über die Brücke in das nördliche Wohngebiet und in die südlichen Neubaugebiete sowie die Grünfläche der Schule wird durch eine Trassenführung entlang des Adenauerrings nicht beeinträchtigt.

Die Wendeschleife wird bei der Variante B um den Bereich Rudeltplatz über die Mönaustraße und Lindnerstraße geführt (vgl. Gegenüberstellung in Anlage 11).

Die Reisezeit als sehr wichtiges betriebliches Kriterium für den Zweckverband StUB ist gegenüber Variante A geringer, wovon vor allem durchfahrende Fahrgäste profitieren. Im Vergleich zu der Trasse aus dem Raumordnungsverfahren wird mit der Variante B ein Reisezzeitgewinn von ca. 20 Sekunden erreicht.

Städtebauliche Aspekte

Die Erschließungswirkung möglicher Haltestellen am Adenauerring fällt für den Stadtteil geringer aus, da die dichter bebauten Bereiche und die Mehrfamilienhäuser mit Geschosswohnungen schlechter abgedeckt werden. Nahversorgungszentrum und Stadtteilhaus könnten nur indirekt auf wenig attraktiven Wegen erreicht werden. Zudem überschneiden sich aufgrund der Nähe zur Haltestelle „Joseph-Will-Straße“ die Einzugsbereiche beider Haltestellen deutlich.

Ein Halt am Adenauerring erhöht die Distanz zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV und dem städtebaulichen Zentrum am Rudeltplatz sowie zum Stadtteilhaus. Die abgewandte Situierung führt dazu, dass die Fahrgäste diese frequentierten Ziele schlechter erreichen, eine natürliche Orientierung ist aus der städtebaulichen Situation nicht gegeben. Es ist zu erwarten, dass die StUB damit im direkten Einzugsbereich an Fahrgastpotenzial einbüßt.

Stadtgestalterisch ist eine Haltestellensituation zwischen der Lärmschutzwand und dem Parkplatz des Nahversorgers wenig attraktiv, wie die Bilder 1-3 in Anlage 8 verdeutlichen. Außerdem ist die räumliche Trennwirkung von Parkplatz und Lärmschutzwand ersichtlich. Dem Fahrgast wird nicht der Eindruck vermittelt, dass er sich an einem zentralen Ort des Stadtteils befindet (fehlende Raumkanten, belebte Fassaden etc.). Die Straßenbahn, die eine Chance auf zusätzliche Urbanität für den Rudeltplatz böte, würde aus dem Blickfeld in eine städtebauliche Randlage verbannt.

Um dieses Manko auszugleichen, wären umfangreiche stadtgestalterische Maßnahmen erforderlich. Die Handlungsmöglichkeiten der Stadt werden jedoch durch – der Planung nicht zugängliches – privates Grundeigentum (Parkplatz Lidl) stark eingeschränkt, so dass eine einfache Verbesserung der Situation nicht zu erwarten ist (vgl. Anlage 9).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Abstimmungen mit dem Stadtteilbeirat Büchenbach und öffentliches Lokalforum StUB

Die Hintergründe der aufgezeigten Optimierungsvarianten wurden dem Stadtteilbeirat Büchenbach von der Verwaltung und dem Zweckverband StUB in einem kontrovers diskutierten Abstimmungsgespräch am 18. März vorgestellt. Die von der Verwaltung und dem Zweckverband dargestellten Vor- und Nachteile der Varianten wurden vom Stadtteilbeirat Büchenbach aufgenommen. In einem weiteren Anschlussgespräch am 8. April wurden Fragen des Stadtteilbeirates vom Zweckverband und der Verwaltung beantwortet. Auf Grundlage der Abstimmungen hat der Stadtteilbeirat Büchenbach Stellungnahmen verfasst, in welcher eine Führung über den Adenauerring (Variante B) bevorzugt wird, siehe Anlagen 7 und 10.

In einem öffentlichen virtuellen Lokalforum im Stadtteil Büchenbach am 22. April wurden die Varianten und Planungen sowie die Stellungnahme des Stadtteilbeirates Büchenbach der Öffentlichkeit vorgestellt, siehe Präsentation des Lokalforums in Anlage 5. In einer Fragerunde wurden die Fragen und Anregungen der Bürger*innen beantwortet und aufgenommen. Als Ergebnis der Beteiligung im Lokalforum ist festzuhalten, dass keine eindeutige Präferenz der Öffentlichkeit für die Variante A oder Variante B festzustellen ist. Beide Varianten wurden von den Bürger*innen in gleichem Maße als Vorzugsvariante genannt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv Förderung des ÖPNV durch attraktive Umsteigebeziehungen zwischen Bus und StUB
 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: Antrag Nr. 400/2020 des Stadtteilbeirates Büchenbach

Anlage 2: Beispielsammlung hohe Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßenbahnanlagen

Anlage 3: Skizzenhafte Darstellung und Beschreibung der Optimierungsvarianten

Anlage 4: Vorzugstrasse aus dem Raumordnungsverfahren

Anlage 5: Präsentation Lokalforum Büchenbach 22. April

Anlage 6: Aktueller Arbeitsstand Optimierungsvarianten

Anlage 7: Stellungnahme Stadtteilbeirat Büchenbach

Anlage 8: Aktuelle Situation Adenauerring und Lindnerstraße

Anlage 9: Private Flächen am Rudeltplatz

Anlage 10: Erneute Stellungnahme des Stadtteilbeirates zur Streckenführung der StUB am Rudeltplatz: Mai 2021

Anlage 11: Bewertungsmatrix Variantenvergleich der Wendeschleife

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang