

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1516/18 und 1517/18

Titel

Variantenvergleich Standort Fernbusse

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

Im Bau- und Verkehrsausschuss am 16.08.18 sowie im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 21.08.18 soll ein Variantenvergleich zu Haltestellenstandorten für Fernbusse in der Schillerstraße und am Busbahnhof diskutiert werden. Hierzu gibt die Stadtverwaltung folgende Stellungnahme ab:

1. Ist-Zustand 2018:

Die Fernbushaltestelle für FlixBus in Erfurt befindet sich auf der Südseite der Kurt-Schumacher-Straße direkt vor dem Baufeld des zur ICE-City gehörigen neuen Prizehotels. Diese Fernbushaltestelle wird gegenwärtig von FlixBus bis zu 42 Mal / Tag bedient (Sommer 255 Fahrten/ Woche, Winter geplant 180 Fahrten / Woche, in Spitzenzeiten sind zusätzlich auch Verstärkerbusse möglich). Auf Grund der Baustelle ist die Haltestelle auf 2 Haltepositionen begrenzt, von FlixBus werden perspektivisch 3 Kanten gewünscht. Hinzu kommen im Stadtgebiet aktuell noch täglich 4 Abfahrten des Unternehmens DeinBus.de, die derzeit an den Verknüpfungspunkt Urbicher Kreuz verwiesen worden sind.

Weiterhin wird die Haltestellenkante noch für Schienenersatzverkehr und für Abfahrten im Gelegenheitsverkehr genutzt. Die Verlagerungsversuche aus 2017 haben, auch wegen des verspäteten Baubeginns und mangelnder / kaum möglicher Kontrolle nur einen geringen Erfolg erzielt.

Mit der Eröffnung des Hotels und dem sich zeitlich anschließenden Baustart für das westliche ICE-City-Hochhaus ist ab spätestens Ende 2019 eine Verlagerung der Fernbushaltestelle notwendig.

2. Verkehrliche Anforderungen an Fernbushaltestellen:

Fernbusse benötigen Haltestellen, an denen ein beidseitiges Be- und Entladen der Kofferfächer möglich ist. Eine Nutzung der Kofferklappen auf der linken Busseite erfordert bei Haltestellen im Straßenraum immer ein Betreten der Fahrbahn und ist nur an untergeordneten, gering belegten Straßen möglich. Zu beachten ist auch, dass die Kofferklappen in den Straßenraum hineinragen. Damit ist an hochbelegten Hauptnetzstraßen wie dem Juri-Gagarin-Ring oder dem Stadtring kein Halten am Fahrbahnrand oder in einfachen Busbuchten möglich.

3. Verlagerungsmöglichkeiten im Bahnhofsquartier:

Zur Verlagerung der Fernbushaltestellen im Bahnhofsquartier wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und in den Ausschüssen diskutiert. In den Stellungnahmen zu den DS 2570/15 und 2780/15 wurden durch die Stadtverwaltung drei mögliche Varianten für einen dauerhaften und attraktiven Fernbushalt im Bahnhofsquartier vorgelegt und in ihren Auswirkungen bewertet.

- Variante 1: Nutzung des Busbahnhofes nach Anheben des Daches
Kosten ca. 224.000 ... 466.000 € brutto / Seite je nach Variante
- Variante 2: Fernbushaltestellen an der Platanenreihe östlich des Busbahnhofes mit Versetzung des Bordes und Maßnahmen zum Wurzel- und Baumschutz)
Kosten ca. 275.000 € brutto (ohne Unterstelldach)
- Variante 3: Fernbushaltestellen auf der nördlichen Seite der Kurt-Schumacher-Straße mit Gehwegverbreiterung und grundhaften Straßenbau
Kosten ca. 305.000 € brutto (ohne Unterstelldach)

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass, unter Beachtung bestimmter Randbedingungen, alle drei Varianten prinzipiell umsetzbar sind. Von Seiten der Stadtverwaltung wird die Variante 1 Mit-Nutzung des Busbahnhofes bei teilweiser Anhebung des Daches und verkehrsorganisatorischen Anpassungen im Bahnhofsquartier (kurzzeitige EVAG-Busabstellungen vor Platanenreihe mit Einbahnstraßenregelung) bevorzugt. Diese Lösung wird aber von der EVAG als Eigentümerin abgelehnt.

Eine Entscheidung zu den vorgelegten drei Varianten wurde durch den Stadtrat bisher nicht getroffen.

4. Haltestelle in der Schillerstraße / Spielbergtor

- Die Schillerstraße ist Teil des hochbelegten Stadtringes, weshalb hier die Anlage von normalen Haltestellen für Fernbusse am Straßenrand ausscheidet. Zur gefahrlosen Nutzung der linken Kofferkappen sind Sicherheitsabstände zu den durchgehenden Fahrspuren zwingend notwendig.
- Ein Wenden der Fernbusse ist im Bereich Schillerstraße / Spielbergtor nicht möglich. Großräumige Führungen zum Buswenden würden zur verstärkten Belastung von Anwohnern in der dann befahrenen Straße führen und werden nicht empfohlen. Aus diesem Grund sollten Richtungshaltestellen auf beiden Straßenseiten mit jeweils zwei Halteplätzen und den dazu erforderlichen Flächenbedarf vorgesehen werden.
- In Fahrtrichtung West (Kaffeetrichter) treten heute bereits Stauerscheinungen auf, die bis in den Knotenbereich des KSB-Süd reichen. Eine Reduzierung der Spurenanzahl bzw. Staumängigkeit vor der LSA Windthorststraße ist deshalb nicht möglich. Die hier vorhandene Busspur dient der Einfädelung in das Verkehrsregime der Bahnhofstraße und bei Verkehrsstau der Beschleunigung und Stabilisierung der Buslinien 9, 51, 60 und 61 und ist deshalb nicht verzichtbar.

Eine mögliche Einordnung von Fernbushaltestellen in den Bereich Schillerstraße / Spielbergtor ist als Konzeptstudie für die weitere Diskussion in Anlage 1 dargestellt.

- Fahrtrichtung West → Ost:
Reduzierung des sehr breiten Zufahrtsbereichs zum KSB-Süd durch Reduzierung um zwei vorhandene Fahrspuren
 - eine Haltespur für Fernbusse,
 - eine Spur Sicherheitsraum, Absicherung mit Fahrbahnmarkierungen
 - Schaffung Wartefläche durch teilweise Versiegelung der heutigen Grünfläche, Zugang durch Reduzierung von mindestens zwei Anwohner/ Pendlerstellplätzen
 - Beleuchtung, Unterstelldächer, Haltestelleninformation als Mindeststandard notwendig
 - geringfügige Leistungsfähigkeitseinschränkungen für Linksabbieger zur Stauffenbergallee
 - ggf. Sicherheitsprobleme bei der Ausfahrt aus der Haltespur
- Fahrtrichtung Ost → West:

Ausklung der Bushaltestelle mit Wartefläche im Bereich der Trafostation östlich des Knotens Windthorststraße

- die Bushaltespur wird hinter die jetzige Rad-/Gehbahn gelegt,
 - der jetzige Rad-/ Gehbahnbereich dient als Sicherheitsraum und wird neu nördlich um die Bushaltestelle verschwenkt. Die Überlagerung einer wichtigen Hauptrad- und Fußgängerachse mit der Wartefläche für Fernbusreisende ist ausgesprochen konfliktträchtig einzuschätzen und bedarf weiterer Detailplanungen. Zudem müssen das Unterwerk der EVAG und die Trafostation anfahrbar bleiben, was die Gestaltung des Haltestellenbereiches einschränkt.
 - Die Einordnung der Busanlagen greift erheblich in die denkmalgeschützten Wallanlagen im Bereich des Grünzugs am Flutgraben ein. Hier besteht noch weiterer Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Fachämtern.
- Eine bereits 2017 vorgesehene Nutzung der Fläche für CarSharing wurde seinerzeit nicht befürwortet.
- Belastbare Aussagen zur Nutzbarkeit des unterirdischen Bauraumes für eine dauerhafte Befahrung mit Bussen sind auf Grund der Vielzahl vorhandener Leitungen kurzfristig nicht möglich.
 - In dem Bereich befindet sich ein genehmigter Standort für eine Großwerbetafel, die aber noch nicht aufgestellt wurde.
 - Beleuchtung, Unterstelldächer und Haltestelleninformation sind als Mindeststandard notwendig
 - die vorhandene und notwendige Leistungsfähigkeit der Kfz- und ÖPNV-Busspur wird im Wesentlichen beibehalten

5. Variantenvergleich der Bushaltestellen Bahnhofsquartier vs. Schillerstraße / Spielbergtor:

	Fernbushaltestelle Bahnhofsquartier	Fernbushaltestelle Schillerstraße / Spielbergtor
Anfahrbarkeit für Busse	für Busse gut anfahrbar	für Busse gut anfahrbar, kürzere Wegstrecke, weniger LSA-Knoten
Haltestellen	am Fahrbahnrand oder am Busbahnhof, 2-3 Kanten kompakt möglich	in abmarkiertem bzw. baulich abgegrenzten Seitenraum mit erheblichen Eingriffen in Grünbereiche, je Richtung 2 Kanten erforderlich, unterschiedliche Straßenseiten
Erreichbarkeit und Aufenthalt für Fahrgäste	• 100 -180 m vom Hbf, 230 – 310m von ÖPNV-Haltestellen • attraktive Wegebeziehung, gute soziale Kontrolle • Mitnutzung der Fahrgastinfrastruktur von Busbahnhof und IC Bahnhof möglich (integrierter Standort)	• 200m vom Hbf, 330m von ÖPNV-Haltestellen • Wegebeziehung gut, soziale Kontrolle für Haltestellenbereiche und Weg insbesondere in Nachtstunden problematisch • nur wenig Fahrgastkomfort (Information) mit vertretbarem Aufwand möglich •

Auswirkungen auf Umfeld	Haltestelle passt sich funktional in Umfeld (Busbahnhof) ein, geringe Betroffenheiten, problematisch ist die hohe Nutzungsdichte der Verkehrsanlagen - Bedingung: Lösung muss derzeitige Verkehrssituation ordnen	Haltestellen an hochbelegtem Stadtring, Anwohnerbetroffenheit durch Haltestelle auf der Südseite, vor allem durch Wartende und Rollkoffergeräusche (im Nachtzeitraum)
verkehrliche Auswirkungen	je nach Lösung veränderte Verkehrsorganisation durch Einbahnregelung östlich neben Busbahnhof und Verlagerung der Taxi-Wartespur notwendig	umfangreiche Ummarkierungen mit Spurverswenkungen auf der Südseite notwendig, geringfügig geringere Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers in Richtung Stauffenbergallee Beeinträchtigung wichtiger Hauptradachse zwischen Bahnhof und KSB Verkehrssicherheitsdefizite möglich
bauliche Veränderungen	je nach Variante (teilweise) Dachanhebung am Busbahnhof oder Bau von Haltekannten mit Gehwegverbreiterung oder Wurzel- und Baumschutzmaßnahmen	• Südseite: Haltestellenwartefläche auf Grünfläche, für Gehweganschluss Entfall von 2 Parkplätzen, Einbau von Fahrbahnteilern Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes • Nordseite: Einordnung der Busanlagen in den Grünzug der denkmalgeschützten Wallanlagen, Berücksichtigung der dauerhaften Anfahrbarkeit der Trafoanlagen konfliktarme Führung des Radverkehrs Realisierbarkeit ist vertiefend zu prüfen

Anlagen

Konzeptstudie zur Einordnung der Fernbushaltestellen in die Schillerstraße

Börsch

Unterschrift Amtsleiter 61

31.07.2018

Datum