

Titel der Drucksache:

Vertiefende Planerische Untersuchung für  
einen Fernbushalt im Bereich Schillerstraße

Drucksache

**0449/20**

Ausschuss für  
Stadtentwicklung,  
Bau, Umwelt,  
Klimaschutz und  
Verkehr

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	20.04.2020	nicht öffentlich öffentlich	Vorberatung Entscheidung

**Beschlussvorschlag**

01

Die Ergebnisse der Vertiefenden Planerischen Untersuchung zur Einordnung von Fernbushaltestellen im Bereich Schillerstraße einschließlich Schallschutzgutachten werden zur Kenntnis genommen.

02

Die Variante 5a mit drei parallelen Fernbussteigen nördlich der westlichen Tunnelröhre des Knotens Schmidtstedter Brücke wird als Vorzugslösung bestätigt.

03

Mit FlixBus ist eine finanzielle Beteiligung am Haltestellenausbau zu verhandeln. Das Ergebnis sowie ein Vorschlag zur finanziellen Umsetzung sind dem Ausschuss erneut vorzulegen.

20.04.2020 gez. A. Bausewein

Datum, Unterschrift



Fernbushaltestellen untersucht und mehrfach im damaligen Bau- und Verkehrsausschuss diskutiert wurden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sowohl Fernbusunternehmen als auch Fahrgäste wegen der günstigen Zugangswege zur Innenstadt, zum ÖPNV und zur Eisenbahn klar einen Haltepunkt in Bahnhofsnähe favorisieren. Im Jahr 2019 wurde der Stadtverwaltung nach umfangreichen Diskussionen mit DS 0078/19 der Auftrag erteilt, einen einseitigen Fernbushalt in der Schillerstraße (südlich des Hauptbahnhofs) mit drei Haltestellenkanten untersuchen zu lassen und die Kosten hierfür vorzulegen. In dieser Untersuchung war eine Car-Sharing-Station für konventionelle und für Elektrofahrzeuge mit zu berücksichtigen.

Mit dieser Größe von drei Haltestellenkanten wird es den Fernbusunternehmen möglich, Anschlüsse zu gestalten und Verspätungen auszugleichen. Der Fernbushalt besitzt dann eine Kapazität, die auch weiteren Unternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden kann. Weiterhin wird es möglich, das bisher nicht geklärte Problem eines Abfahrtspunktes für Busreisen hierhin zu verlegen.

Zwischenzeitlich musste die bestehende Fernbushaltestelle mit dem Bau des Prizeotels verschoben werden, was die Qualität weiter minderte. Mit dem voraussichtlich für 2022 geplanten Baustart für den westlichen Hotel tower der ICE-City muss die Fernbushaltestelle sehr wahrscheinlich erneut verlegt werden. Bis dahin muss nochmals ein Ersatzstandort gefunden werden, der den üblichen Standards hinsichtlich Erreichbarkeit, Aufenthalt und Verkehrssicherheit entspricht.

## **2. Untersuchte Varianten:**

Vom Ingenieurbüro Poch+Zänker GmbH wurde im Auftrag des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung die Einordnung von jeweils drei Fernbushaltestellen an den vorgegebenen Standorten auf der Nord- bzw. der Südseite der Schillerstraße auch in Untervarianten untersucht. Auf Grund der großen Eingriffe in die Umgebung und den bestehenden Verkehrsraum (hier zum Teil in Konkurrenz mit einer aktuellen Planung für attraktive Radverkehrsanlagen,) sowie der erwarteten Lärmschutzproblematik wurde der Untersuchungsauftrag noch um einen weiteren Standort im Bereich der westlichen Tunnelröhre des Knotens Schmidtstedter Brücke erweitert.

In einer Ämterberatung zu den erarbeiteten Grundsatzlösungen wurde vom Umwelt- und Naturschutzamt für alle betrachteten Haltestellenstandorte ein nachträgliches Lärmschutzgutachten gefordert, welches durch das Schallschutzbüro Doose erstellt und ebenfalls als Anlage 5 beigefügt wurde. Als Ansatz wurde hierbei ein verdoppeltes Busangebot gewählt, welches langfristig weitere Entwicklungen im der Nutzung der Haltestellen ermöglicht. Die Untersuchungen erfolgten nach der TA-Lärm.

Für die detailliertere Bearbeitung wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber folgende, in der Anlage dargestellte Varianten ausgewählt (Nummerierung entsprechend Erläuterungsbericht der Anlage):

### **2.1 Variante Nord 2: Bussteig sägezahnartig**

- Lage auf Nordseite der Schillerstraße in Höhe der Trafostationen
- Einordnung erfordert Verschiebung des vorhandenen Rad-/ Gehweges in die Grünfläche mit 340 m<sup>2</sup> Versiegelung, die Fällung eines Baumes sowie eine Verschiebung der Kfz-Fahrspuren mit verkürzter 2. Fahrspur in Richtung Kaffeetrichter
- Variante ist verkehrlich umsetzbar, Busse aus Richtung Westen müssen zur Weiterfahrt in

Richtung Weimarische Straße eine 2-malige Blockumfahrt über Löberstraße – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstraße absolvieren.

- Kritisch werden seitens des Denkmalschutzes die Eingriffe in den begleitenden Grünstreifen neben dem unter Denkmalschutz stehenden Flutgraben gesehen.
- Die vorgesehene verbesserte Radverkehrslösung im Bereich Knoten Schmidtstedter Brücke bleibt möglich.
- Kostenschätzung: 375.355 € (Brutto)
- Aus dem Schallschutzgutachten ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte nachts an der Bebauung an der Südseite des Spielbergtors. Damit kann diese Variante nicht realisiert werden.

## **2.2 Variante Nord 3: Bussteige parallel, kompakte Anlage**

- Lage auf der Nordseite der Schillerstraße, direkt westlich der Trafostationen
- Einordnung erfordert Verschiebung des vorhandenen Rad-/ Gehweges in die Grünfläche mit 657m<sup>2</sup> Versiegelung, die Fällung eines Baumes sowie eine Verschiebung der Kfz-Fahrspuren mit verkürzter 2. Fahrspur in Richtung Kaffeetrichter
- Variante ist verkehrlich umsetzbar, Busse aus Richtung Westen müssen zur Weiterfahrt in Richtung Weimarische Straße eine 2-malige Blockumfahrt über Löberstraße – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstraße absolvieren.
- Gegenüber Variante Nord 2 deutlich größerer Eingriff in den Grünbereich zum Flutgraben hin, , deutlich größere Flächenversiegelung.
- Kritisch werden seitens des Denkmalschutzes die Eingriffe in den begleitenden Grünstreifen neben dem unter Denkmalschutz stehenden Flutgraben gesehen.
- Die vorgesehene verbesserte Radverkehrslösung im Bereich Knoten Schmidtstedter Brücke bleibt möglich.
- Kostenschätzung: 618.421 €
- Aus dem Schallschutzgutachten ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte nachts an der Bebauung an der Südseite des Spielbergtors. Damit kann diese Variante nicht realisiert werden.

## **2.3 Variante Nord 4: Bussteig Weströhre, beidseitig**

## **2.4 Variante Nord 5: Bussteig Weströhre, parallel**

## **2.5. Variante Nord 5a: Bussteig Weströhre, parallel – Stadtbus optional**

In der Bearbeitung hat sich herausgestellt, dass die ursprünglichen Varianten in der Schillerstraße hinsichtlich Flächeneingriff, Verkehrsführung und Lärmschutz mit Nachteilen behaftet sind. Außerdem müssten sie bei einer Realisierung einer Straßenbahnstrecke Stadtpark – Knoten Schmidtstedter Brücke – Thälmannstraße zurückgebaut werden.

Aus diesem Grund wurde ein zusätzlicher Standort unter alleiniger Busnutzung der Weströhre des Knotens Schmidtstedter Brücke und Haltestellen direkt nördlich der Eisenbahnbrücke untersucht. In diese Lösungen kann ein späterer Stadtbus in südlicher Fahrtrichtung mit Haltestelle unter dem Promenadendeck integriert werden.

Auch bei Nutzung der Weströhre für eine noch zu planende Stadtbahnneubaustrecke Stadtpark – Thälmannstraße – Erfurt Nord ist die Weiternutzung mindestens der beiden südlichen Fernbussteige möglich.

In der Bearbeitung hat sich die Variante Nord 5a als günstigste Lösung für einen Fernbushalt an der Weströhre des Knotens Schmidtstedter Brücke herausgestellt. Diese wird hier beschrieben:

- Weströhre wird für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Radverkehr wird unverändert auf der westlichen Rad-Gehbahn mit direktem Anschluss an das Promenadendeck abgewickelt.
- Für den Fernbusverkehr wird die Fahrtrichtung im Tunnel umgekehrt, Einfahrt von Süden, Ausfahrt durch die Haltestellenbereiche auf die Richtungsfahrbahnen wieder in südliche Richtung. Dadurch entstehen weitgehend direkte Fahrtrouten für die Fernbusse, lediglich Busse aus Richtung Westen müssen die Haltestellen über Löberstraße – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstraße anfahren. Alle Busse haben direkte Abfahrtsmöglichkeiten auf den Stadtring. → damit geringste Verkehrsbelastung
- Bei Einordnung einer späteren Stadtbuslinie in südlicher Fahrtrichtung ist eine Verkehrsregelung im Tunnelbereich über eine anforderungsgesteuerte Lichtsignalanlage notwendig und möglich.
- Haltestelleneinordnung auf der Grünfläche zwischen westlicher und mittlerer Tunnelröhre mit ca. 548m<sup>2</sup> Flächenversiegelung (incl. Aufweitung für das Abbiegen auf der Südseite der EÜ) sowie Fällung von drei Bäumen.
- Die vorgesehene verbesserte Radverkehrslösung im Bereich Knoten Schmidtstedter Brücke bleibt möglich.
- Kostenschätzung: 425.758 € (Brutto) incl. einer späteren Stadtbushaltestelle und einer Lichtsignalanlage  
ca. 380.000 € (Brutto) Anteil Fernbushaltestellen
- Aus dem Schallschutzgutachten ergeben sich keine Überschreitungen der Grenzwerte für Tag und Nacht. Damit ist der Standort lärmschutztechnisch realisierbar.

### **2.6. Variante Süd 2 Sägezahn:**

- Lage auf der Südseite der Schillerstraße an der Grünfläche zum Spielbergtor
- Einordnung erfordert eine Verschiebung der Kfz-Fahrspuren mit verkürzter 2. Linksabbiegespur in Richtung Stauffenbergallee sowie der gering belegten Rechtsabbiegespur in Richtung Clara-Zetkin-Straße, Haltestellenwarteflächen werden am Rand in die bestehende Grünfläche mit 207m<sup>2</sup> Flächenversiegelung eingeordnet, für Fernbushaltestellen ist die Fällung eines Baumes notwendig
- Variante ist verkehrlich umsetzbar, Busse aus Richtung Weimarer Straße müssen zur Weiterfahrt in Richtung Westen eine 2-malige Blockumfahrt über Trommsdorffstraße – Juri-Gagarin-Ring – Löberstraße absolvieren. Problematisch ist besonders die begrenzte Leistungsfähigkeit für das Linksabbiegen am Kaffeetrichter.
- Die Vorzugslösung für eine verbesserte Radverkehrslösung im Bereich Knoten Schmidtstedter Brücke ist nicht mehr möglich. Hier ist nur noch eine Alternativvariante mit Führung über die Anliegerfahrbahn Spielbergtor umsetzbar.
- Kostenschätzung: 231.900 € (Brutto)
- Aus dem Schallschutzgutachten ergeben sich Überschreitungen der Grenzwerte nachts an der Bebauung an der Südseite des Spielbergtors. Damit kann diese Variante nicht realisiert werden.

### **3. Car-Sharing-Station:**

Hier wurden verschiedene Lösungsansätze vorgeschlagen, die aber nicht problemlos umsetzbar sind. Hier sind noch weitere Untersuchungen und Abstimmungen erforderlich. Die Standorte sind zwischen den Varianten kombinierbar.

- Bei den Haltestellenvarianten in der Schillerstraße wurden Car-Sharing-Stellplätze durch Umwidmung von 5 Stellplätzen im Bereich Spielbergtor eingeordnet. Problematisch ist hier die Einordnung der Ladesäulen, deren Anschluss und Aufstellung in den

Wurzelbereich vorhandener Bäume eingreift und sehr wahrscheinlich deren Fällung erfordern würde.

- Die mit den Fernbushaltestellen Variante Nord 4 in der Weströhre vorgeschlagenen Car-Sharing-Stellplätze würden eine Öffnung der westlichen Tunnelröhre für diese Fahrzeuge erfordern, was verkehrsrechtlich sehr problematisch ist. Außerdem wäre die Einengung des Rad/-Gehweges beizubehalten.
- Auch die in den Varianten 5 und 5a vorgenommene Einordnung der Car-Sharing-Stellplätze in die Schillerstraße direkt hinter der Einmündung der Weströhre wird aus Verkehrssicherheitsgründen problematisch gesehen, ebenso die Reduzierung des Rad-Gehweges.

#### **4. Finanzierungsmöglichkeiten:**

Aus dem Lärmschutzgutachten heraus haben sich nur die Varianten in der Weströhre des Knotens Schmidtstedter Brücke als umsetzbar herausgestellt. Die Variante 5a stellt dabei die verkehrliche Vorzugslösung dar. Für diese werden die Finanzierungsmöglichkeiten (ohne Car-Sharing-Plätze) dargestellt:

##### **Kosten Variante 5a**

(nur Fernbushalt mit 3 Bahnsteigen, keine Begegnungs-LSA): ca. 380.000 €

##### **Variante A – Finanzierung über Nutzungsgebühr:**

- mögliche Nutzungsgebühr je Bushalt: 5,00 € / Halt
- jährliche Nutzungsgebühr FlixBus (20 Fahrten / Tag): 36.500 € / Jahr

+ zusätzlicher Anteil für Betriebskosten (ca. 0,70 € / Halt) 5.000 € / Jahr

→ Re-Finanzierung der Investitionskosten über etwa 10 Jahre

→ aber keine Garantie, dass FlixBus-Fahrplan mit 20 täglichen Fahrten bestehen bleibt

→ zusätzliche Einnahmen durch weitere Nutzung

alle anderen Nutzer (neue Anbieter, Nutzung im Reiseverkehr) 5,70 € / Halt

##### **Variante B – Initialfinanzierung durch FlixBus:**

Auf dieser Grundlage wird von FlixBus eine noch im Detail auszuhandelnde Kostenbeteiligung für die Errichtung des Fernbushalts zugesagt. In der vertraglichen Vereinbarung ist FlixBus eine Mindestnutzungsdauer von 10 Jahren zu garantieren. Eine Re-Finanzierung erfolgt über die Nutzungsgebühren:

- 1. – 5. Jahr:

Ansatz: FlixBus finanziert die Hälfte der Baukosten vor, 180.000 €

dafür werden FlixBus über etwa 5 Jahre die Nutzungsgebühren

in Höhe von 180.000 € erlassen

- 6. – 10. Jahr:

zweite Hälfte der Finanzierung durch FlixBus über

Nutzungsgebühren ( ca. 5,00 € / Halt) insgesamt: 180.000 €

+ generell zusätzlicher Anteil für Betriebskosten (ca. 0,70 € / Halt) 5.000 € / Jahr

- alle anderen Nutzer (neue Anbieter, Nutzung im Reiseverkehr) 5,70 € / Halt
- Initialfinanzierung durch FlixBus entlastet städtischen Haushalt, vollständige Re-Finanzierung der Investitionskosten durch FlixBus über etwa 10 Jahre
- Finanzierung auch bei schwankender Fahrtenanzahl gesichert
- zusätzliche Einnahmen durch weitere Nutzung (neue Anbieter, Nutzung im Reiseverkehr)

#### 5. Variantenempfehlung:

Von den untersuchten Varianten wird **Variante 5a Bussteig Weströhre, parallel – Stadtbus optional** zur weiteren Vorbereitung mit anschließender Realisierung empfohlen. Für diese Variante ist mit FlixBus eine Finanzierungsbeteiligung gemäß der Variante B – Initialfinanzierung zu vereinbaren.

Hinsichtlich der Car-Sharing-Standorte wird der Standort am Spielbergtor durch Umwidmung von vorhandenen Stellplätzen empfohlen. Für die Realisierbarkeit von E-Ladesäulen sind hier Detailuntersuchungen unter Beachtung des Baumbestandes erforderlich.