

Titel der Drucksache:

Stadtbahntlastungstrasse Puschkinstraße -
Ergebnisse der Vorplanung

Drucksache

1056/16

Bau- und
Verkehrsausschuss

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	10.10.2016	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	01.11.2016	nicht öffentlich	Vorberatung
Bau- und Verkehrsausschuss	01.12.2016	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

- 01 Die Vorplanung für die Stadtbahntlastungstrasse Puschkinstraße wird zur Kenntnis genommen. Für den Fall einer möglichen Realisierung soll die Variante A, vorbehaltlich einer eventuellen Notwendigkeit zur UVP-Vorprüfung, den weiteren Überlegungen zu Grunde gelegt werden.
- 02 Für die in der Vorplanung enthaltene Stadtbahntrasse Puschkinstraße erfolgt eine langfristige Trassenfreihaltung. Die notwendigen Flächen sind von Überbauung und Bepflanzung mit Bäumen freizuhalten, notwendige Leitungsverlegungen haben die Trasse zu berücksichtigen.
- 03 Der nächste Entscheidungsschritt zur Notwendigkeit und zum eventuellen Bau einer Stadtbahntrasse durch die Puschkinstraße soll im Rahmen der Erarbeitung und Bestätigung des Verkehrsentwicklungsplanes, Teilbereich ÖPNV erfolgen.
- 04 Die Verwaltung wird beauftragt, über die Ergebnisse der Vorplanung in geeigneter Weise in der Öffentlichkeit zu informieren.

10.10.2016, gez. A. Bausewein

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2016	2017	2018	2019
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Beschreibung der Planung mit Kostenanteilen für Stadt und EVAG/SWE

Anlage 2: Erläuterungsbericht Vorplanung

Anlage 3: Lageplan Variante A

Anlage 4: Lageplan Variante B

Anlage 5: Lageplan Variante C

Anlage 6: Lageplan Variante D

Anlage 7: Lageplan Begründung Varianten A - D

Anlage 8: Kostenschätzung

Anlage 9: Ausgewählte Querschnitte mit Leitungseinordnung Variante A

Anlage 10: Schalltechnische Untersuchung

Die Anlagen liegen im Bereich OB und den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

Der Erfurter Stadtrat hat mit der DS 0679/10 die Verwaltung gemeinsam mit der EVAG beauftragt, eine Ausweich- oder Havarietrasse für die hochbelegte Stadtbahntrasse in der Bahnhofstraße zu untersuchen. Mit dem Beschluss zur Verlängerung des Nahverkehrsplanes 2008-2012 (DS 0670/12) wurde gleichzeitig die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für den konkretisierten Planungskorridor südwestliche Innenstadt / Puschkinstraße bestätigt.

Dieser Auftrag erfolgte vor dem Hintergrund, dass die Bahnhofstraße mit 5 Linien und 30 Zügen / Stunde und Richtung der am höchsten belastete Streckenabschnitt im Erfurter Stadtbahnnetz ist.

Hinzu kommen im südlichen Abschnitt noch 3 Stadtbuslinien mit 10 Bussen / Stunde und Richtung. Damit ist die Bahnhofstraße als ÖPNV-Trasse bereits heute voll ausgelastet und weist im Normalbetrieb gegenwärtig eine gerade noch akzeptable Verkehrsqualität auf.

Notwendige Angebotserweiterungen, begründet durch die positive Einwohnerentwicklung bzw. den Bau neuer Wohngebiete sowie eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens hinsichtlich der ÖPNV-Anteile sind aber ohne deutliche Einbußen der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten nicht mehr realisierbar.

Entwickelt sich die Landeshauptstadt Erfurt so wie prognostiziert in Richtung von deutlich über 220.000 Einwohnern und kommt es dazu nur zu geringfügigen Verschiebungen im Modal-Split zugunsten des ÖPNV, ist das heutige Liniennetz nicht mehr in der Lage, die Nachfrage abzubilden.

Zu dem Streckenabschnitt Bahnhofstraße gibt es im heutigen Stadtbahnnetz keine Alternative, sodass bei Havarien, Baumaßnahmen und polizeilichen Sperrungen (z.B. Fußballspiele, Demonstrationen, Bombendrohungen) das Stadtbahnnetz in einen Süd- und einen Nordteil getrennt wird.

Schienenersatzverkehre sind sehr aufwändig, können das starke Fahrgastaufkommen nur teilweise bewältigen und sind vor allem kurzfristig nicht immer realisierbar.

Zur langfristigen Sicherung einer hohen ÖPNV-Verkehrsqualität in der Landeshauptstadt ist eine Paralleltrasse zur Stadtbahn in der Bahnhofstraße unverzichtbar.

Weiterhin befindet sich unter der Eisenbahnüberführung (EÜ), die neben dem Anger wichtigste Haltestelle, die gleichzeitig noch der Verknüpfung mit dem Stadtbusnetz sowie den darüber angeordneten Fern- und Nahverkehrsangeboten der Eisenbahnen dient. An den Tagen Montag bis Freitag steigen hier täglich ca. 42.500 Fahrgäste ein, aus und um.

Für diese hohe Fahrgastanzahl ist ein stabiles und zuverlässiges Verkehrssystem notwendig, mit dem auch bei Havarien, Baumaßnahmen und sonstigen Sperrungen die Erreichbarkeit des ICE-Bahnhofes und seines Umfeld garantiert werden kann.

Für die Inbetriebnahme der Multifunktionsarena wurde ein Verkehrskonzept beschlossen, welches auf Grund nur geringer Stellplatzkapazitäten im Stadionumfeld und zum Schutz der Anwohner verstärkt auf die ÖPNV-Erschließung setzt. Auch hier stellt die Bahnhofstraße das entscheidende Nadelöhr dar.

In einer vorgeschalteten Untersuchung wurden mögliche Trassenkorridore für eine Entlastungstrasse geprüft. Begrenzendes Element ist dabei vor allem die Durchquerung der Eisenbahntrasse. Eine neue, zusätzliche Querung des in Hochlage befindlichen Bahnkörpers wäre mit exorbitant hohen Kosten verbunden. Ferner war zu berücksichtigen, dass Fördermittel zum Bau der Trasse nur dann eingesetzt werden können, wenn die Trasse auch sinnvoll im normalen Linienbetrieb nutzbar ist und somit einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweist.

Im Ergebnis dieser Untersuchung verblieben auf Grund der technischen Realisierbarkeit und einer sinnvollen Einbindung in das Liniennetz nur die beiden Trassenkorridore

- **Stadtparkkopf – Schmidtstedter Brücke – Äußere Oststadt** (mit einer zusätzlichen Haltestelle auf der Bahnhofssüdseite, östlich der Radstation II, sowie

- **Karl-Marx-Platz – Puschkinstraße - Schillerstraße** . (siehe Anlage 1)

Auf Grund der zahlreichen, komplizierten technischen und baulichen Randbedingungen, die eine größere Bearbeitungstiefe erforderten, wurde für die Überprüfung der Machbarkeit einer Stadtbahntrasse durch die Puschkinstraße ein Ingenieurbüro mit der Vorplanung beauftragt. Im Ergebnis der erheblichen Auswirkungen auf die vorhandene Grünausstattung wurde der Planungsumfang noch um eine Freiraumplanung durch ein Büro für Garten- und Landschaftsplanung erweitert.

Parallel zu diesen Planungen wurden durch EVAG und Verwaltung mögliche Varianten zur Einbindung dieser Trasse in das EVAG Liniennetz erarbeitet. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird die Liniennetzvariante 1, bei der die Puschkinstraße von den verknüpften Linien 2 und 5 befahren wird, zur Umsetzung empfohlen. (siehe Anlage 1)

Neben der verbesserten Bedienung des westlichen Angerbereiches können die entstehenden Einsparpotenziale für eine Verdichtung des Busangebotes in Richtung Geratal genutzt werden.

Mit der vorliegenden Drucksache werden die in der Vorplanung erarbeiteten Planungsvarianten für Verkehrsanlagen und Freiraum vorgestellt und die zu erwartenden Auswirkungen und notwendigen Eingriffe dargestellt und bewertet. Ergänzt werden die planerischen Aussagen um die Ergebnisse einer verkehrstechnischen und schalltechnischen Untersuchung.

* * *

Diese vorliegende Planung bietet –basierend auf dem derzeitigen Kenntnisstand- eine übersichtliche Darstellung von Kosten und Nutzen einer derartigen Entlastungstrasse und soll damit vor allem dazu dienen, für weitergehende Entscheidungen eine belastbare Grundlage zu stellen.

Ob und wenn ja wann unter den aktuellen verkehrlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Bau dieser Trassenführung in Betracht kommt, kann heute noch nicht beantwortet werden.

Angesichts der wenigen überhaupt zu Verfügung stehenden Trassenalternativen wäre der Verzicht auf zumindest eine langfristige Trassensicherung nicht verantwortbar.

* * *

Zur Plausibilisierung wurde für alle vier Varianten die durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten nach heutigen Angaben überschlägig ermittelt und in Anlage 8 zusammengestellt.

Kostenträger für das Vorhaben wären grundsätzlich die Erfurter Verkehrsbetriebe AG für die Stadtbahnanlagen und die dadurch entstehenden Auswirkungen (Leitungsverlegung, Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen, Lärmschutz, LSA). Die Stadt Erfurt würde die Kosten für die anderen Verkehrsanlagen einschließlich Brücke, sowie beide anteilig für notwendigen Vermessungen, Baustelleneinrichtungen und Verkehrssicherungen übernehmen müssen.

Die Bruttogesamtkosten würden - unter Hinzurechnung von Kosten für notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Planungsbereiches – entsprechend der Varianten zwischen 20,8 und 23,3 Mio. EUR betragen.

Für die Vorzugsvariante A wurde exemplarisch eine denkbare Kostenaufteilung zwischen Stadt und EVAG / SWE vorgenommen, die die möglichen Förderquoten gemäß der derzeit gültigen Förderrichtlinien (Stand 2016) enthält.

Gesamtbaukosten (Brutto): 20.848.000 EUR

Anteil EVAG: 17.899.000 EUR

davon Eigenanteil: 4.475.000 EUR

Anteil Stadt: 2.949.000 EUR

davon Eigenanteil: 737.000 EUR

Aus verkehrlicher Sicht stellt sich die Variante A eindeutig als Vorzugsvariante dar.

Auch bei Kosten und Eingriffen liegt Variante A im Rahmen der anderen untersuchten Lösungen.

Eine Förderfähigkeit der Maßnahme ist nur dann gegeben, wenn in der für Stadtbahnmaßnahmen vorgesehenen Standardisierten Bewertung bzw. Nutzen Kosten-Untersuchung ein positives Ergebnis durch einen externen Gutachter nachgewiesen werden kann.