

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1677/18

Titel

Festlegung aus der öff. Sitzung BuV vom 16.08.2018, TOP 8.5 - Variantenvergleich Standort Fernbusse (DS 1516/18) - hier: weitere mögliche Varianten

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

Zur Festlegung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 16.08.2018

*Der Bau- und Verkehrsausschuss bittet um Prüfung, inwieweit bzw. unter welchen Umständen ein einseitiger Fernbushalt am Standort Schillerstraße möglich ist.
Die Möglichkeiten sollten für beide Seiten der Schillerstraße separat geprüft werden.
Die dafür nötigen/möglichen Fahrtrouten sind zu untersuchen.*

nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Veranlassung:

Im Bau- und Verkehrsausschuss am 16.08.18 wurde in Beantwortung der DS 1516/18 eine erste Studie zu in die Schillerstraße (Spielbergtor) verlagerten Fernbushaltestellen vorgestellt. Da die Fernbusse die Haltestellen nur als Unterwegshalt bedienen, wurden beidseitige Standorte für jeweils zwei Busse vorgeschlagen, um Umwegfahrten von und zur Haltestelle zu vermeiden. Im Folgenden werden die einseitigen Haltestellenlagen betrachtet und bewertet.

2. Fahrtrouten der Fernbusse durch Erfurt:

Die Fernbushaltestellen am Hauptbahnhof werden derzeit ausschließlich von FlixBus bedient. Dieses Unternehmen hat die in der Anlage dargestellten Angaben für eine Woche (Stand: August 2018) mit den konkreten Fahrtrouten zugearbeitet.

Bei einer Verlegung der Fernbushaltestellen in die Schillerstraße würde bei einer direkten Linienführung in /durch Erfurt die Nutzung der beiden denkbaren Haltestellenseiten wie folgt erfolgen:

Fernbushaltestelle Erfurt - Gesamtaufkommen: 250 Fahrten / Woche			
			direkt anfahrbare Hst. in Schillerstraße
von Weimar / A4-EF Vieselbach	109 Fahrten / Woche	davon 75 Abfahrten über Knoten Kaffeetrichter, 34 Fahrten enden	Nordseite
von Nordhausen / B4 über Stauffenbergallee	7 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über Knoten Kaffeetrichter in Richtung A4 EF-West	Nordseite
	116 Fahrten / Woche		Nordseite

von Gotha / A4 EF-West	74 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über KSB-Süd* in Ri. Weimar	Südseite
Fahrtbeginn Erfurt	33 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über KSB-Süd* in Ri. Weimar	Südseite
von A4 / A71 EF-West	7 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über KSB-Süd* in Ri. Nordhausen	Südseite
von Nordhausen / B4 über Kaffeetrichter	6 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über KSB-Süd* in Ri. Weimar	Südseite
	120 Fahrten / Woche		Südseite

Fahrtbeginn Erfurt	7 Fahrten / Woche	alle Abfahrten über KSB-Süd* – Ostumfahrung / A71	Südseite (bei Nutzung Anschlussstelle Gispersleben auch Nordseite möglich)
von A 71 - Ostumfahrung	7 Fahrten / Woche	Fahrten enden	Nordseite (bei Nutzung Anschlussstelle Gispersleben auch Südseite möglich)
	14 Fahrten / Woche		alternativ Nord- oder Südseite möglich

* KSB-Süd = Knoten Schmidtstedter Brücke Süd, die Kreuzung von Weimarerischer Straße, Klara-Zetkin-Straße, Schillerstraße bzw. Spielbergtor südlich der Eisenbahnbrücken

Die Übersicht zeigt, dass bei einer Verlegung der Fernbushaltestellen in die Schillerstraße und einer direkten Linienführung in / durch Erfurt eine etwa gleiche Nutzung von Haltestellen auf der Südseite (120 Fahrten / Woche) und Nordseite (116 Fahrten / Woche) entstehen würde. Lediglich für 14 Fahrten / Woche wäre die Nutzung beider Haltestellenseiten möglich.

3. Auswirkungen bei Nutzung nur einer Haltestellenseite

Wird nur eine Haltestellenseite in der Schillerstraße für Fernbusse ausgebaut, so sind für die in Gegenrichtung verkehrenden Busse umfangreiche Umwegfahrten erforderlich. Diese sollten ausschließlich auf dem Hauptstraßennetz unter Nutzung des Juri-Gagarin-Ringes stattfinden. Eine im Süden verkehrsrechtlich mögliche Trasse über Johann-Sebastian-Bach-Straße – Häßlerstraße – Clara-Zetkin-Straße wird wegen der starken Betroffenheiten durch Wohnbebauung nicht empfohlen.

	Busse West-Ost-Richtung	in Ost-West-Richtung
Haltestelle nur Südseite	direkte Bedienung, Bus verbleibt auf Schillerstraße	Anfahrt: ab KSB – Trommsdorffstr. – Juri-Gagarin-Ring – Löberstr. – Kaffeetrichter Abfahrt: ab KSB – Trommsdorffstr. – Juri-Gagarin-Ring – Löberstr. – Kaffeetrichter – Ri. Süd / West

Haltestelle nur Nordseite	<p>Anfahrt: ab Kaffeetrichter – Löberstr. – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstr. – KSB</p> <p>Abfahrt: über Kaffeetrichter – Löberstr. – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstr. – KSB – Ri. Ost</p>	direkte Bedienung, Bus verbleibt auf Schillerstraße
---------------------------	---	---

Eine einseitige Haltestellenausbildung bedeutet, dass die von der Richtungsfestlegung betroffenen 236 Fahrten/ Woche etwa zur Hälfte einen zweimaligen (bei endenden / beginnenden Fahrten einmaligen) Umweg über Löberstraße – Juri-Gagarin-Ring – Trommsdorffstraße (bzw. in Gegenrichtung) nehmen müssen. Die Mehrfahrtlänge beträgt bei einer zweimaligen Umfahrung ca. 3,5km je Fahrt. Die Busse der Gegenrichtung verbleiben dagegen direkt auf der Schillerstraße und sparen Fahrtstrecke und Zeit gegenüber der bisherigen Führung über das Bahnhofsquartier.

4. Gegenüberstellung der möglichen Haltestellenvarianten in der Schillerstraße:

Haltestelle auf der Nordseite:

- Die Einordnung der Busanlagen erfolgt im Seitenraum nördlich neben der vorhandenen Fahrbahn und greift erheblich in die denkmalgeschützten Wallanlagen im Bereich des Grünzugs am Flutgraben ein. Hier besteht weiterer Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Fachämtern.
- Belastbare Aussagen zur Nutzbarkeit des unterirdischen Bauraumes für eine dauerhafte Befahrung mit Bussen sind auf Grund der Vielzahl vorhandener Leitungen durch die Stadtverwaltung ohne eine qualifizierte Planung nicht möglich. Hierfür und auch in Bezug auf die komplizierte Höhenentwicklung (die dahinter liegende Trafostation muss anfahrbar bleiben) sowie die Gewährleistung der Rad-/Gehwegfunktion ist eine extern zu beauftragende Planung erforderlich, für die entsprechende Mittel bereitzustellen sind.
- Kaum Betroffenenheiten, da keine direkten Anwohner vorhanden sind
- direkte Zugangsmöglichkeiten aus dem Hbf., soziale Kontrolle nur eingeschränkt von der Schillerstraße her möglich (über die Fahrspuren hinweg)
- verkehrlich gleichwertig zu Variante auf Südseite
- Platzbedarf: 3 Busabfahrtskanten bei einseitiger Abwicklung, bei Haltestellen auf beiden Straßenseiten reichen 2 Kanten je Seite

Haltestelle auf der Südseite:

- Die Einordnung der Bushaltespur erfolgt durch Umnutzung von zwei bereits vorhandenen Fahrspuren, die Wartefläche ist auf einer vorhandenen Grünanlage einzuordnen
- Geringerer baulicher Aufwand, aber mit großflächigen Ummarkierungen, der auch als Provisorium herstellbar wäre.
- Betroffenenheiten für die Wohngebäude, die südlich der Anliegerstraße jenseits der Grünanlage liegen.
- Zugang von und zum Hauptbahnhof erfolgt über den hochbelegten LSA-Knoten Windthorststraße, Mischung mit Verkehr aus Hauptachse, soziale Kontrolle in Nachtstunden problematisch, aber besser als auf Nordseite
- verkehrlich gleichwertig zu Variante auf Südseite
- Bedarf 3 Busabfahrtskanten, bei Haltestellen auf beiden Straßenseiten 2 Kanten

Haltestellen auf beiden Straßenseiten:

- Lösung mit den geringsten Belastungen durch den Fernbusverkehr. Die Haltestellen können auf direktem Weg angefahren und verlassen werden. Keine Belastungen durch notwendige Umwegfahrten über den Juri-Gagarin-Ring.
- Je Seite nur zwei Haltestellenkanten erforderlich. Trotzdem erhöhte Aufwendungen durch Ausbaunotwendigkeit auf beiden Straßenseiten. Für die Nordseite ist eine aufwendige Planung erforderlich durch ein Ingenieurbüro erforderlich.
- Sicherheitsbedenken wegen unkontrolliertem Fahrgastwechsel bei Haltestellensuche bzw. falscher Haltestelle.
- Lösung wird vom Fernbusbetreiber aus Gründen der Begreifbarkeit für den Nutzer als nachteilig eingeschätzt.

5. Variante: Ausbildung einer Haltestelleninseln östlich der Windthorststraße

Zusätzlich wurde neu noch eine weitere denkbare Variante geprüft, die unter dem Ansatz einer weitgehenden Nutzung bereits vorhandener Verkehrsflächen und einer geringeren Entfernung zu den ÖPNV Haltestellen und dem ICE Bahnhof Nutzervorteile erwarten ließ. Kernidee dieser Variante ist die Ausbildung von Haltestelleninseln für die Fernbusse östlich der Windthorststraße (Lageplan siehe Anlage). Im Ergebnis der Prüfung lassen sich folgende Auswirkungen bzw. bauliche Erfordernisse feststellen:

- Breiten entsprechen der Haltestellenlösung "Kaffeetrichter" (6,0m Fahrbahn, 2 x 2,50m Bahnsteig, durch notwendige Geländer ist die Nutzbreite 2,0m)
Haltestellenlänge von ca. 60m gewährleistet je Richtung 2 Standplätze mit Überholmöglichkeit
- Kaum Betroffenheiten, da von Wohnbebauung abgerückt
- Soziale Kontrolle auch in Nachtstunden durch gute Ausleuchtung und Einsehbarkeit gegeben
- Zur Gewährleistung des städtischen ÖPNV's ist die separate Busspur in Richtung Stadtparkkopf unbedingt beizubehalten, weil sie das Einpassen der Busse in das Verkehrsregime der Bahnhofstraße ermöglicht. Dadurch ist eine Verbreiterung der Verkehrsanlage um eine Fahrspur in Richtung Flutgraben erforderlich. Diese greift erheblich in die denkmalgeschützten Wallanlagen im Bereich des Grünzugs am Flutgraben ein. Hier besteht weiterer Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Fachämtern.
- Hoher baulicher Aufwand zur Anlage der Haltestelleninseln mit notwendiger Geländersicherung, Neubau einer zusätzlichen Fahrspur auf der Nordseite sowie des dahinterliegenden Rad-/ Gehweges auf ca. 130m Länge. Für detailliertere Aussagen ist eine umfangreiche Planung mit Betrachtung des unterirdischen Bauraumes notwendig.
- Eine solche Lösung greift in das hochkomplexe, bereits heute vollständig ausgelastete LSA-System KSB-Süd – Stadtparkkopf ein und erfordert zusätzliche Signale und Abhängigkeiten. Hierdurch ist eine Verschlechterung der ÖPNV-Bevorrechtigungsmöglichkeiten zu erwarten. Durch eine Verkürzung der 2. Fahrspur in Richtung Stadtparkkopf um ca. 60m werden im Berufsverkehr Rückstauerscheinungen bis auf den KSB-Süd auftreten.
- Zugang von und zum Hauptbahnhof erfolgt über den hochbelegten LSA-Knoten Windthorststraße, Mischung mit Verkehr aus Hauptachse, Zugänge zu den Haltestelleninseln müssen mit signalisiert werden

6. Zusammenfassung und Vorschlag der Stadtverwaltung:

- Aus verkehrlicher Sicht wäre die Ausbildung von beidseitigen Fernbushaltestellen an der Schillerstraße oder die Variante Haltestelleninseln die günstigste Lösung. Sie führt insgesamt zur geringsten Belastung durch den Fernbusverkehr.
- Bei einer nur einseitigen Haltestellenlösung sind aus verkehrlicher Sicht Nord- und Südseite gleichwertig. Busse in der hierfür falschen Fahrtrichtung müssen zum Erreichen und Abfahren insgesamt zwei Umwegfahrten über Kaffeetrichter, Juri-Gagarin-Ring und KSB absolvieren.
- Die geringsten Betroffenheiten und die kürzesten Wege weist neben der Variante Haltestelleninseln, die Haltestellenanlage auf der Nordseite auf. Hier sind jedoch die baulichen Aufwendungen am Größten. Eine separate Planung ist erforderlich. Denkmalpflegerische und Grünbelange sind abzuklären.
- Die Variante Haltestelleninseln erfordert hohe bauliche Aufwendungen sowie erhebliche Eingriffe in die bestehenden Verkehrsanlagen. Zudem werden die Eingriffe in den bestehenden Verkehrsablauf höher eingeschätzt als in den übrigen untersuchten Varianten. Eine separate Planung ist erforderlich. Denkmalpflegerische und Grünbelange sind abzuklären.

Mit Fertigstellung des Prizeotels vsl. Ende 2019 bzw. spätestens mit dem Weiterbau der ICE-City-Ost ab möglicherweise bereits 2020 muss die vorhandene Fernbushaltestelle im Bahnquartier verlegt werden. Um dieses zeitgerecht zu erreichen schlägt die Stadtverwaltung folgendes zweistufiges Verfahren zur Verlegung der Fernbushaltestellen vor:

- Provisorischer Ausbau von Fernbushaltestellen auf der Südseite der Schillerstraße, zeitlich befristete Verlagerung aller Fernbusabfahrten an diesen Punkt
- Entscheidungsfindung auf Grundlage von konkreten Planungen und Untersuchungen zum Ausbau der Fernbushaltestelle auf der Nordseite oder von Haltestelleninseln
- Auf dieser Grundlage: Vorbereitung, Ausführungsplanung und Realisierung der Fernbushaltestellen auf der Nordseite der Schillerstraße oder als Haltestelleninseln, Inbetriebnahme als offizielle Fernbushaltestellen ("Dauerprovisorium") in Erfurt für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren

Anlagen

Übersicht über FlixBus-Linienwege im Stadtgebiet Erfurt

Anlage Variante Haltestelleninseln

gez. Börsch

Unterschrift Amtsleiter

14.09.2018

Datum