

Sitzungsvorlage		Vorlage- Nr:	VO/2013/0158-61
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt 65 Entsorgungs- und Baubetrieb Stadtwerke		Aktenzeichen: Datum:	28.03.2013
		Referent:	Ilk Michael
		Amtsleiter:	Thomas Beese
		Sachbearbeiter:	Bernhard Leiter
ÖPNV-Erschließung der ERBA-Insel			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
07.05.2013	Umweltsenat	Entscheidung	

I. Sitzungsvortrag:

1. Ausgangslage

Frau Stadträtin Reinfelder hat mit Schreiben vom 9.1.2013 einen Antrag zur ÖPNV-Erschließung der ERBA-Insel gestellt (Anlage 1).

In diesem Antrag wird vorgeschlagen, den Bus auf die Erba-Insel zu führen und dort wenden zu lassen.

2. Sachstand

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Bebauungsplan G 10 A für die Erba-Insel wurde u.a. auch ein Verkehrsgutachten erstellt. In diesem Verkehrsgutachten sind auch Aussagen zur ÖPNV-Erschließung getroffen. So wurde z.B. vorgeschlagen, den ÖPNV zu stärken und die Bushaltestellen nahe der Erba-Brücke auszubauen. Dies wurde mit der Umgestaltung der Gaustadter Hauptstraße umgesetzt. Das Verkehrsgutachten wurde dem Stadtrat im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis gebracht.

Neben den bestehenden Stadtbuslinien (Line 916 und Line 906) wurde eine neue Linie 925 eingerichtet, die zwischen den Universitätsstandorten Feldkirchenstraße und Erba pendelt. Der Fahrplan ist auf die Bedarfe der Studierenden abgestimmt. Die neue Linie wird sehr gut angenommen. Daher ist grundsätzlich immer ein Gelenkbus im Einsatz. Haltestellen dieser neuen Linie befinden sich am Regensburger Ring/Einmündung Maria-Ward-Straße und an der Buswendeschleife an der Frutolfstraße. Die Fußwegverbindung Maria-Ward-Straße → Uni-Standort Erba bzw. der Weg über den Fünferlessteg war während des Wintersemesters 2012/13 noch nicht passierbar, ist aber seit Februar freigegeben. Beklagt wird nun, dass von den Bushaltestellen zu lange Wege zu den universitären Einrichtungen bestünden und dass von der Bushaltestelle in der Gaustadter Hauptstraße Störungen für die Anwohner ausgingen.

Es wurde deshalb untersucht, wie die Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit näher an die Uni-Gebäude herangebracht werden kann. Dazu wurden verschiedene Varianten untersucht.

3. Untersuchte Varianten (vgl. Anlage 2)

Grundlage aller Varianten ist eine Befahrung mit einem Schubgelenkbus, weil die erfreulich hohe Nachfrage den Einsatz dieser Fahrzeuge erforderlich macht. Schubgelenkbusse sind 18 m lang. Sie haben einen Wendekreis von 24 m überstrichener Außendurchmesser zzgl. entsprechender Toleranzen beim Fahrmanöver.

Varianten über die Maria-Ward-Straße:

- Variante 1: Regensburger Ring → Maria-Ward-Straße → Durchfahrt zur Erba-Brücke → Gaustadter Hauptstraße
- Variante 2: Regensburger Ring → Maria-Ward-Straße → Kleingärten → Wendepfanne „Blumenhalle“ → Maria-Ward-Straße → Regensburger Ring
- Variante 3: Regensburger Ring → Maria-Ward-Straße → Wendepfanne am Ende der Straße → Maria-Ward-Straße → Regensburger Ring

Varianten über die Erba-Brücke:

- Variante 4: Gaustadter Hauptstraße → Erba-Brücke → Wendepfanne Dreiecksplatz → Erba-Brücke → Gaustadter Hauptstraße
- Variante 5: Gaustadter Hauptstraße → Erba-Brücke → Wendepfanne Baugrundstück → Erba-Brücke → Gaustadter Hauptstraße
- Variante 6: Gaustadter Hauptstraße → Erba-Brücke → Umfahrung Baugrundstück → Erba-Brücke → Gaustadter Hauptstraße
- Variante 7: Gaustadter Hauptstraße → Erba-Brücke → Durchfahrtsschleife Quartier → Erba-Brücke → Gaustadter Hauptstraße

Varianten in der Gaustadter Hauptstraße :

- Variante 8: Gaustadter Hauptstraße → Wendepfanne Parkplatz → Gaustadter Hauptstraße
- Variante 9: Gaustadter Hauptstraße → Wendepfanne Schleuse → Gaustadter Hauptstraße

4. Beurteilung der Varianten

Planungsrechtliche Beurteilung (Stadtplanungsamt)

Der Antrag bezieht sich auf die derzeit geführte Diskussion hinsichtlich der gestiegenen Belastungssituation in der Gaustadter Hauptstraße im Bereich der Bushaltestelle, Nähe Anwesen Nr. 120 - 122 und deren Nutzung durch eine relativ hohe/steigende Studierendenzahl. Des Weiteren soll den Bewohnern der Mayerschen Gärtnerei Sorge getragen werden, um ähnliche Belastungen wie in Gaustadt zu verhindern. Im Antrag wird hierzu eine Buswendepfanne auf dem ERBA-Gelände vorgeschlagen.

Der Bebauungsplan Nr. G 10A setzt für den Bereich der ERBA Brücke, Planstraße 1a (An der Spinnerei), Planstraßen 1b u. 2 (An der Weberei) bis zum Anschlusspunkt an die Planstraße 3a (Am Werkkanal) eine öffentliche Straßenverkehrsfläche mit abgestimmten Straßenquerschnitten vor. Grundlage ist das zu Bebauungsplanverfahren gehörige Verkehrsgutachten (Verkehrsgutachten Wohnpark Regnitz-Insel, GRI Berlin, Juni 2009 – Ergänzung Mai 2010). Die Straßenquerschnitte gehen somit von einer Funktion als Erschließungsstraße aus. Sie sind für den Erschließungsverkehr dimensioniert worden. Bemessungsfahrzeug war das Müllfahrzeug, der maßgebliche Begegnungsfall Lkw/Lfw. Eine Dimensionierung für die Befahrung mit Schubgelenkbussen ist in den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht erfolgt.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung auf dem ehemaligen ERBA-Gelände ist, neben der Schaffung neuer Wohnbebauungen, eine Ansiedlung der Otto Friedrich Universität Bamberg auf dem ERBA Areal sicherzustellen. Dieser Anspruch ist auch Grundlage des o. g. Verkehrsgutachtens. Um die zu erwartenden und prognostizierten Verkehrsströme zu bewältigen, wurden entsprechende Vorgaben ermittelt, die im Bebauungsplan festgesetzt wurden.

Aus planungsrechtlicher und stadtentwicklerischer Sicht wird keine Möglichkeit für die Umsetzung einer Wendepfanne im ERBA-Gelände gesehen. Einzige Potentialfläche für eine sinnvolle Unterbringung wäre das Baufeld Buchstabe I, welches unmittelbar in der Verlängerung der Planstraße 1 b nach Nordwesten

hin anschließt. Die Fläche ist allerdings Bestandteil eines Mischgebiets (MI), welches u. a. als Entwicklungsflächen des Universitätsstandortes (universitätsaffine Nutzungen) auf der nördlichen ERBA Insel dienen soll. Die Fläche steht im Eigentum der ERBA Investoren. Es existieren bereits Planungen für eine mögliche Nutzung des Bereiches.

Hinsichtlich der zum Bebauungsplanverfahren Nr. G 10A erstellten Gutachten, u. a. Schallschutzgutachten, wird darauf hingewiesen, dass eine zusätzliche Verkehrslärmbelastung durch Busverkehr mit Blick auf die Gesamtlärsituation des ERBA-Gelände sicherlich als nicht unproblematisch einzustufen wäre.

Im Zusammenhang mit den geplanten und bereits vorhandenen Nutzungen stellen die beschriebenen Flächen wertvolle Potentialflächen dar. In unmittelbarer Nachbarschaft (Baufeld H2) sind bereits schützenswerte Wohnbebauungen geplant. Durch eine Wendepalte, die für Gelenkbusse geeignet ist, wird ein enormer Flächenverbrauch erzeugt (Standardmaß ca. 45 x 25 m zzgl. 1,5 m Freihaltezone an den Außenseiten der Wendeanlage). Berücksichtigt sind hier noch nicht die fachlichen Belange hinsichtlich verkehrsplanerischer Aspekte wie z. B. Straßenquerschnitte und Kurvenradien.

Eine alternative Option in Form einer Einfahrt über die Maria-Ward-Straße, Maria-Ward-Brücke, „Dreiecksplatz“ und Ausfahrt über die Planstraße 1 a und ERBA-Brücke scheidet ebenfalls aus. Der Bebauungsplan Nr. G 10B setzt hier einen öffentliche Fuß- und Radweg (F + R) fest. Das zugehörige Fahrrecht (fr1) gilt explizit zugunsten der Erschließungsträger, Rettungsfahrzeuge sowie für eine Notzufahrt im Fall der Nichtverfügbarkeit der ERBA-Brücke.

Auch hier sind entsprechende verkehrsplanerische Aspekte und Anforderungen noch nicht berücksichtigt wie z. B. Straßenquerschnitte oder Schleppkurvenradien.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass der nordwestliche Abschnitt der Maria-Ward-Straße (Fl. Nr. 3227/226) zwar im Bebauungsplan Nr. 101 A als öffentliche Straße (öV) festgesetzt ist, allerdings liegt der Bereich nicht im Eigentum der Stadt Bamberg (Joseph-Stiftung).

Bautechnische Beurteilung (EBB)

Alle Varianten über die Maria-Ward-Straße scheiden aus Sicht des Straßenbaulastträgers gänzlich aus, da der Unterbau dieser Straße durchgängig vom Regensburger Ring bis Dreiecksplatz für ständige Befahrung mit Schwerverkehr nicht dimensioniert wurde.

Vorherrschend ist hier Bauklasse IV, die nach RAS 06 eben für Anliegerstraßen, befahrbare Wohnwege und Fußgängerzonen ohne Busverkehr anzusetzen ist.

Durch Einbindung in eine Busroute ist in absehbarer Zeit mit Verdrückungen und einem nicht mehr verkehrssicheren Zustand der Straße zu rechnen.

Für die neu zu erstellenden Straßen auf dem ERBA-Gelände wurde von uns damals Bauklasse III gefordert. Ob dies wirklich sicher gebaut werden wird wir erst im Zuge der Übernahme anhand der Bohrkerne erkennen können.

Hier wäre nach hiesiger Einschätzung - unter der Prämisse dass korrekt gebaut wurde - eine Befahrung mit Schwerverkehr möglich.

Besonderes Augenmerk sollte auf die Wendemöglichkeit gerichtet werden.

Der Dreiecksplatz scheidet hier aufgrund der starken Frequentierung und der zahlreichen gegenseitigen Gefährdungen (Fußgänger <-> Radfahrer <-> Bus) aus. Sinnvoll erscheint hier nur die Umfahrung des gesamten Blocks auf dem ERBA-Gelände (Variante 7).

Die Varianten in der Gaustadter Hauptstraße sind aus Sicht des Straßenbaulastträgers nicht weiter zu verfolgen, da diese jeweils massive bauliche Umgestaltungen in einer erst vor Kurzem fertig gestellten Maßnahme bedürfen.

Auch ist zu beachten, dass durch die dargestellten Varianten hier eine zusätzliche Lärmbelastung eingebracht wird und das Ziel der Lärmreduzierung mittels Oberflächenbelag dadurch aufgehoben wird. Eine Förderschädlichkeit für die realisierte Maßnahme wäre näher zu prüfen.

Verkehrsrechtliche Beurteilung (Straßenverkehrsamt)

Nach Einschätzung des Straßenverkehrsamts liegen keine Gründe der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs vor, die gegen die vorgeschlagene Buswendeschleife auf dem Erba-Gelände sprechen.

Betriebliche Beurteilung (STVP)

Fazit (ausführliche Stellungnahme in der Anlage 3):

Aus Sicht der STVP kommen höchstens die Varianten 4 (Wendemöglichkeit Dreiecksplatz) oder 9 (Wendemöglichkeit Gaustadter Hauptstraße) in Frage. In beiden Fällen ist eine Umsetzung aber nur möglich, wenn zwingend durch die Stadt Bamberg eine zusätzliche Lichtsignalanlage errichtet wird, und wenn die Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer so angepasst wird, dass eine Verminderung der Verkehrssicherheit vermieden wird. Die Umsetzung einer Variante ohne Lichtsignalanlage würde die STVP aus den genannten Sicherheitsrisiken nicht mit tragen können.

Diesem Aufwand steht eine nur geringfügige Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der ERBA gegenüber. Die derzeit existierende Anbindung über die Haltestellen „Regensburger Ring“ und „Spinnerei“ ist aus unserer Sicht ausreichend, auch der Fußweg zwischen ERBA und diesen Haltestellen ist aus Sicht der STVP zumutbar. Die seit Eröffnung des dritten Universitätsstandortes zusätzlich eingerichteten ÖPNV-Angebote wie die Verstärkerbusse ab Haltestelle Spinnerei der Linie 906 (Verbindung der Universitätsstandorte ERBA – Innenstadt) und die Linie 925 (Verbindung der Universitätsstandorte ERBA – Feldkirchenstraße) stellen zusammen mit der Linie 906 eine angemessene Erschließung der ERBA-Insel an den öffentlichen Personennahverkehr sicher.

Die STVP empfiehlt daher, die bisherige Erschließung beizubehalten.

Haltung der Universität

Die Universität favorisiert die Variante 1.

Sonstiges

Anwohner aus der Mayerschen Gärtnerei sind im Stadtplanungsamt bereits vorstellig geworden und haben ihre Bedenken gegen Busverkehr durch die Maria-Ward-Straße vorgebracht.

5. Weiteres Vorgehen

Die Wege zwischen Haltestelle und Uni-Standort Erba wurden optimiert (Wegeverbindung über Maria-Ward-Straße inzwischen nutzbar). Die Haltestellen am Regensburger Ring werden im Zuge der Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen an dieser Strecke erweitert.

Die Störungen durch die Haltestelle in der Gaustadter Hauptstraße wurden durch Veränderung des Linienverlaufes der Nachtlinie auf ein Minimum reduziert.

Die Verwirklichung neuer Wendeschleifen oder neuer Linienführungen löst neben planungsrechtlichen und verkehrsplanerischen Aufgaben insbesondere auch hohen Investitionsbedarf für Umbauten, Unterbauverstärkungen und/oder Lichtsignalanlage aus. Der Aufwand steht daher in keinem verantwortbaren Verhältnis zum Nutzen.

Die ÖPNV-Erschließung der ERBA-Insel ist angemessen.

Vor dem Hintergrund aller dargestellten Tatsachen wird vorgeschlagen, die bestehende Situation der ÖPNV-Erschließung der Erba-Insel beizubehalten.

II. Beschlussvorschlag

1. Der Umweltsenat nimmt den Bericht des Baureferates zur Kenntnis
2. Damit ist der Antrag von Frau Reinfelder vom 9.1.2013 geschäftsordnungsmäßig erledigt.

III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

X	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

Michael Ilk
Baureferent

Stadtplanungsamt:

.....
(Thomas Beese)

.....
(Bernhard Leiter)

Anlage/n:

- Antrag von Frau Reinfelder vom 9.1.2013
- Untersuchte Varianten
- Stellungnahme STVP

Verteiler:

- **Stadtplanungsamt/Sachgebiet Bebauungsplanung**
- **STVP**
- **EBB/Straßenbau**
- **Straßenverkehrsamt**
- **Referat 2**
- **Amt 20**
- **Referat 4**
- **Amt 47**