

Beilage
zur Einladung für die 22.
Sitzung des Verkehrsausschusses
am 21.10.2004

**Bahnhofstraße zwischen Allersberger Tunnel und Marienstraße
hier: Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) auf die Südseite der
Bahnhofstraße**

Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.09.2004

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.09.2004

- B e s c h l u s s -

Anmeldung

**zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses
am 21. Oktober 2004
- öffentlicher Teil -**

I. Sachverhalt:

1. Ausgangslage

Am 22.07.2004 wurde die von der Fa. DIBAG angestrebte Verlegung des ZOB auf die Südseite der Bahnhofstraße im Verkehrsausschuss behandelt. Die Verwaltung wurde beauftragt, neue Verhandlungen mit der Fa. DIBAG zu führen, mit dem Ziel, die Anlage zu optimieren.

Die Verhandlungen mit dem Investor fanden inzwischen statt.

2. Planung

Folgende Änderungen wurden an der Planung gegenüber dem Stand vom 22.07.2004 vorgenommen:

- Konkretisierung der Infrastruktur:
Toiletten ca. 40m², Aufenthaltsraum für Personal 5,3m², Warteraum für Fahrgäste 13,5m².
- Die Anzahl der Busstellplätze wurde auf 7 Park- und 3 Warteflächen erhöht (vorher 7+2).
- Ein Parkplatzangebot für 6 Personenkraftwagen entlang der Bahnhofstraße ist Bestandteil der Planung.

- Die optionale Verbindung - im Plan als Alternative dargestellt - für Fahrgäste zum DB-Gleis 1 mit einem Aufzug und einer Festtreppe liegt auf Verlangen der DB komplett auf städtischem Grund.
- Der Gehweg am westlichen Rand des ZOB wurde zugunsten eines Busstellplatzes bzw. der drei Taxi-Stellplätze auf 1,5m Breite verschmälert.
- Die Überdachung wurde konkret dargestellt.

Eine Trennung von Nah- und Fernverkehr ist unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich.

Die Grundzüge der Planung wie Längsaufstellung der Busse, Anlage des Zweirichtungsradwegs und Grundstücksgröße bleiben unverändert.

3. Parkmöglichkeiten

Mit den 6 Längsparkbuchten entlang der Bahnhofstraße konnte ein Mindestangebot erreicht werden. Es wird jedoch angestrebt, auf dem benachbarten Grundstück westlich des ZOB weitere Parkmöglichkeiten auszuweisen. Als Übergangslösung könnten die Parkplätze ebenerdig - wie im Plan dargestellt entlang der Bahnhofstraße - angelegt werden. Im Endzustand würden die Parkmöglichkeiten in ein Parkhaus integriert. Ziel ist, ca. 20 Parkplätze - vergleichbar mit der heutigen Anlage am Willy-Brandt-Platz - zu schaffen. Verhandlungen mit dem Eigentümer des benachbarten Grundstücks und Planungen für eine Bebauung stehen noch aus. Es ist noch offen, ob und wann dort ein Parkhaus entsteht.

4. Erreichbarkeit

Um Behinderungen des Straßenbahnverkehrs in der Bahnhofstraße auszuschließen, ist das Linksabbiegen von der Bahnhofstraße für die Zufahrt aus Richtung Osten nicht vorgesehen. Dadurch wird allerdings die Erreichbarkeit des ZOB aus den östlichen und südöstlichen Stadtteilen Nürnbergs verschlechtert. Die Verwaltung prüft zur Zeit eine Zufahrtsroute über Marientunnel-Köhnstraße-Allersberger Tunnel. Problem hierbei ist die Höhenbeschränkung des Allersberger Tunnels auf 3,80 m. In wie weit die Tunnelfahrbahn abgesenkt werden und die Beschilderung geändert werden könnte, wird zur Zeit von der Verwaltung geprüft.

Für Fußgänger ist vorgesehen, eine direkte Verbindung zum Gleis 1 des Hauptbahnhofs zu schaffen. Damit würde der Fußweg für Umsteiger von/zur DB minimiert. Die Verknüpfung soll nach Aussage der DB behindertengerecht mit einer Festtreppe und einem Aufzug ausgestattet werden. Die Verbindung zu den restlichen Bahnsteigen wird über die vorhandenen Aufzüge im Westtunnel hergestellt. Eine fußläufige Verbindung auf der Bahngleisebene vom ZOB zum Bahnhof ist nur denkbar, wenn eine räumliche Abtrennung der Fußgänger von der vorhandenen Rettungsfahrbahn erfolgt. Die Verkehrssicherungspflicht und der Ausbau der Verbindung wird seitens der DB als Aufgabe der Stadt Nürnberg gesehen. DIBAG Industriebau AG führt derzeit Verhandlungen mit der DB mit dem Ziel, vom ZOB einen direkten kreuzungsfreien Zugang auf die Bahnsteigebene zu erhalten. Dieser Zugang beinhaltet einen befestigten Gehweg vom ZOB bis zu den Bahnsteigen. DIBAG verpflichtet sich in einer Stellungnahme an die Verwaltung, bei Vorliegen der Zustimmung der DB innerhalb von sechs Monaten diesen Zugang herzustellen.

5. Bewirtschaftung

Der ZOB an der Südseite der Bahnhofstraße erfordert wegen der beschränkten Anzahl von Stellplätzen eine ganztägige Bewirtschaftung. Es liegt hierfür ein Angebot der Noris-Arbeit GgmbH vor (Inhouse-Geschäft). Demnach würden die Kosten für die Bewirtschaftung an 365 Tagen pro Jahr im Schichtdienst 101.440,80 €/Jahr betragen. In den Kosten ist kein Winterdienst enthalten. Als Voraussetzung für einen minimierten Personaleinsatz fordert der Anbieter eine elektrische Einfahrtsschranke. Busse müssten dann in der Rechtsabbiegespur auf Einlass warten. Außerdem sollte eine beleuchtete Anzeigetafel im Zufahrtsbereich mit Informationen über die Belegung und die Einfahrtsgebühr installiert werden. Ein Aufenthaltsraum für das Bewirtschaftungspersonal ist bereits in der Planung enthalten.

6. Baukosten und Finanzierung

Die nach derzeitigem Kenntnisstand geschätzten Baukosten von ca. 2,0 Mio. €, die vom Investor zu übernehmen sind, setzen sich wie folgt zusammen:

Stützmauer	457.000.--
Überdachung	543.000.--
Beleuchtung	80.000.--
Tiefbau einschl. Bodenabtrag	795.000.--
Rückbau Adcom-ZOB einschl. Anpassungen	100.000.--
SUMME	1.975.000.--

Darin sind nicht enthalten:

- Ver- und Entsorgungsgebäude mit WC, Warteraum, Aufenthaltsraum für Personal, Kiosk.
- Grundstückskosten,
- Einfahrtsschranke und Informationssystem
- Aufgang und Wegeverbindung zum Gleis 1 des Hauptbahnhofs,
- Eventuelle Umgestaltung der Erschließungsrampe aurelis-Areal.

Auch diese Baukosten sind vom Investor zu übernehmen.

In den Anschlussbereichen zu den bestehenden Verkehrsflächen können umbaubedingte, geringfügige KAG-Beiträge für die benachbarten Grundeigentümer anfallen.

Im Zuge der notwendigen weiteren Planungen sind noch Gespräche mit der angrenzenden DB AG bzw. aurelis zu führen und Vereinbarungen bezüglich der erforderlichen Stützmauer mit der Stadt Nürnberg und der DB AG zu treffen. Eine Prüfstatik ist durch die DB AG zu erstellen.

Für die Anlage des ZOB wird außerdem an der Ostgrenze in Höhe der geplanten Ausfahrt zur Bahnhofstraße eine ca. 63 m² große Teilfläche von aurelis benötigt. Nach derzeitigem Kenntnisstand lehnt aurelis einen Verkauf der Teilfläche wegen befürchteten Einschränkungen bei der Erschließung der östlich angrenzenden aurelis Flächen ab. Zwischen DIBAG und aurelis laufen noch Verhandlungen für eine einvernehmliche Lösung für den Ausfahrtsbereich ZOB bzw. Erschließung der aurelis Flächen. Es wird geprüft, ob eine Verlegung der Rampe zum aurelis-Areal möglich ist.

7. CSU-Antrag vom 14.09.2004

Zu 1. Taxistellplätze

Die Verlegung eines Stellplatzes an die Ostseite und die Einrichtung eines weiteren Taxistandplatzes ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der erforderlichen Freihaltung der Busfahrkurven (Schleppkurven) nicht möglich.

Zu 2. Servicebereich

Der Servicebereich in der Südwestecke kann unter den derzeitigen Randbedingungen nicht vergrößert werden.

Zu 3. Schrägparkbuchten

Die Anlage von Schrägparkbuchten hätte zur Folge, dass

- der geplante Radweg entlang der Bahnhofstraße, der einen wichtigen Lückenschluss zwischen Marientunnel und Hauptbahnhof darstellt, entfallen müsste,
- und die Breite des verbleibenden Gehwegs auf ein nicht zu vertretendes Mindestmaß reduziert werden müsste.

Die Anlage von Schrägparkbuchten kann deshalb nicht empfohlen werden.

Zu 4. Gehwegverbindung ZOB/Hauptbahnhof

In Kapitel 4 der Vorlage werden die Zusagen der Firma DIBAG dargestellt.

8. SPD-Antrag vom 27.09.2004

Betriebskonzept

In Kapitel 5 der Vorlage wird die Bewirtschaftung erläutert.

Weitere Parkplätze

Im Kapitel 3 der Vorlage wird die Anlage von Parkplätzen beschrieben.

Anfahrt aus den östlichen und südöstlichen Stadtteilen

In Kapitel 4 der Vorlage wird der Vorschlag einer Anfahrtsroute über die Köhnstraße und den Allersberger Tunnel behandelt.

Warteraum

Eine Vergrößerung von WC, Warteraum und Betreiberraum ist unter den gegebenen Randbedingungen nicht möglich.

Bewirtschaftung von WC-Anlagen

Die Bewirtschaftung von öffentlichen Toilettenanlagen im Stadtgebiet ist nach Aussage ASN durch einen Stadtratsbeschluss ausgeschlossen.

Anbindung an den Hauptbahnhof

In Kapitel 4 der Vorlage werden die Zusagen der Firma DIBAG dargestellt.

Gesamtkosten

In Kapitel 6 der Vorlage werden die Kosten dargestellt.

Veränderungen Adcom-Center

Die durch die Fa. DIBAG beabsichtigten Veränderungen im Adcom-Center liegen bislang nur skizzenhaft vor (Beilage). Der Investor erwartet eine bessere Vermietbarkeit seiner Büroräume. Daraus ergibt sich eine noch nicht quantifizierbare Aufwertung des Areals.

Alternativstandorte ZOB

Für einen ZOB wären prinzipiell auch Standorte an der Rothenburger Straße und am Nelson-Mandela-Platz vorstellbar. Beide Standorte können jedoch nicht kurzfristig zur Verfügung gestellt werden, da Vorausleistungen im angrenzenden Straßenraum erforderlich sind. An der Rothenburger Straße ist die Realisierung des FSW zu beachten. Am Nelson-Mandela-Platz wäre die Straße Hinterm Bahnhof zu verlegen.

9. Fazit

Grundsätzlich ist eine Verlegung des ZOB auf die Südseite der Bahnhofstraße möglich. Der Investor ist bereit, die Anlage zu verlegen und zu finanzieren. Nach dem AfV-Beschluss vom 22.07.2004 konnten weitere Verbesserungen in der Planung erzielt werden. Eine an sich wünschenswerte großzügigere Anlage wird vom Investor nicht übernommen und ist von der Stadt nicht zu finanzieren. Die vorgelegte Planung stellt einen tragbaren Kompromiss für die Stadt Nürnberg dar.

II. Beilagen:

- Straßenplan Bahnhofstraße zwischen Allersberger Tunnel und Marienstraße, ZOB südlich der Bahnhofstraße
- Beschluss des AfV vom 22.07.2004
- Umplanung EG des Adcom-Centers, Planunterlage Fa. DIBAG
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 14.09.2004
- Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 27.09.2004

III. Beschlussvorschlag:

siehe Anlage

IV. Herrn OBM

V. Referat VI

Nürnberg,
Referat VI