

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/159/2016

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / VPI / BPlan

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan S-114-13 (Ehem. 3-S-Werk)

Anlagen: Straßenplanung Variante 1 und Variante 2

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umwelt- und Verkehrsausschuss	07.12.2016	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Zur Erschließung der geplanten Bebauung auf dem Gelände des ehemaligen 3-S-Werkes wird

der vorgestellten Alternative 2 mit:

1. der Öffnung der Staedtlerstraße für Gegenverkehr bis zur internen Erschließungsstraße
2. der Linksabbiegespur in die Staedtlerstraße
3. dem Verzicht auf Längsparkplätze im Einmündungsbereich der Staedtlerstraße
4. der Mittelinsel in der Nördlichen Ringstraße und
5. im Einmündungsbereich der Staedtlerstraße der zurückgesetzten Mittelinsel mit einer verkürzten Linksabbiegespur (Variante 1) in die Nördliche Ringstraße zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag			Eine Kostenschätzung liegt noch nicht vor.
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt			Ein städtebaulicher Vertrag soll die Kostenübernahme durch den Vorhabenträger regeln.
Haushaltsmittel vorhanden?		Nein	
Folgekosten?		Unterhalt und Betrieb	

I. Zusammenfassung

Für die geplante Bebauung auf dem Gelände des ehemaligen 3-S-Werkes wurden ein Verkehrsgutachten und eine Straßenplanung erstellt. Sowohl im Bestand als auch in den Prognosen werden am Knoten Nürnberger Torplatz wie auch bei der Einmündung der Staedtlerstraße in die Nördliche Ringstraße Überlastungserscheinungen bei Linksabbiegerströmen festgestellt. Die Wartezeiten werden sich durch die geplante Bebauung noch verlängern, Auswirkungen auf die Qualitätsstufen hat das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen aber nicht.

Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Erschließung des Geländes von der Nördlichen Ringstraße aus am besten über die Staedtlerstraße erfolgt. Diese soll dazu bis zur Grundstückszufahrt geöffnet werden. In der Nördlichen Ringstraße und im Einmündungsbereich der Staedtlerstraße werden Mittelinseln vorgesehen. In der Staedtlerstraße kann so aber nur eine sehr kurze Linksabbiegespur eingerichtet werden. Dies wird gegenüber dem Bestand zu längeren Wartezeiten für die Autofahrer führen. Die Leistungsfähigkeitsstufe ändert sich dadurch jedoch nicht. Diese Lösung trägt den Sicherheitsanforderungen für die Fußgänger Rechnung. Sie wird von Straßenverkehrsamt, Polizei und dem für die B2 zuständigen Staatlichen Bauamt Nürnberg mitgetragen.

II. Sachvortrag

1. Ausgangslage

Im Stadtrat wurde am 22.05.2015 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan S-114-13 „ehemaliges 3-S-Werk“ gefasst. Ziel ist es, dort ein neues Wohn- und Mischgebiet mit Flächenanteilen für den sozial geförderten Wohnungsbau festzusetzen.

Das Vorhaben erfordert mit Blick auf die Zufahrtssituation und die hohe Verkehrsbelastung auf der Nördlichen Ringstraße ein Verkehrsgutachten und eine Straßenplanung. Diese wurden vom Büro Lippert (Kammerstein) mit dem Büro Inver (Erfurt) erstellt.

2. Verkehrsgutachten

Ausgehend von Zählungen der Stadt aus dem Jahr 2013 (Nürnberger Torplatz) und einer Zählung des Ingenieurbüros Lippert an der Einmündung der Staedtlerstraße (2016) wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt.

Die Verkehrsmengen wurden einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung nach HBS¹ unterzogen: Sowohl im Bestand als auch im Prognosejahr 2030 (ohne neue Bebauung und begleitende Maßnahmen) stellen sich am Knotenpunkt Nürnberger Tor und an der Einmündung der Staedtlerstraße ungenügende Verkehrsqualitäten ein. Dies betrifft vor allem den Linksabbieger von Westen aus der Nördlichen Ringstraße in die Nürnberger Straße nach Norden. Und den Linksabbieger aus der Staedtlerstraße nach Süden in die Nördliche Ringstraße.

Für die geplanten Nutzungen wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen ermittelt. Die Szenarien 1 (Wohnen / Supermarkt / Praxen / Büro) sowie 2 (Wohnen / Drogeriemarkt / Praxen / Büro) wurden aufgrund des sehr hohen zu erwartenden Verkehrsaufkommens verworfen. Das Szenario 3 (Wohnen / Büro / Praxen / Büro) wird weiterverfolgt. Hierfür wurden je 334 Quell- und Zielfahrten am Tag ermittelt. Für die maßgebliche Spitzenstunde ergeben sich in Szenario 3 je 30 bzw. 40 zusätzliche Fahrten im Ziel- und Quellverkehr durch die geplante Nutzung.

¹ HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßen

Qualitätsstufe A = Verkehrsablauf nahezu ungehindert, geringe Wartezeiten, Qualitätsstufe F = lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten, Knotenpunkt ist überlastet.

Auf der Grundlage der Verkehrsprognose und von Annahmen zur Verkehrsverteilung wurden die zu erwartenden zukünftigen Verkehrsbelastungen an den beiden Knoten abgeschätzt. Dabei wurden drei Alternativen für die zukünftige Verkehrsführung zugrunde gelegt:

- Alternative 1: Neuer Linksabbiegestreifen von der Nürnberger Straße in die Galgengartenstraße,
- Alternative 2: Neuer Linksabbiegestreifen von der Nördlichen Ringstraße in die Staedtlerstraße unter Aufhebung der Einbahnstraße bis zur neuen Anliegerstr und Verbot Linksabbieger in Galgengartenstraße.
- Alternative 3: Neuer Linksabbiegestreifen von der Nördlichen Ringstraße in die Staedtlerstraße unter Aufhebung der Einbahnstraße bis zur neuen Anliegerstr und Schaffung einer Aufweitung für Linksabbieger in die Galgengartenstraße unter Beibehaltung der bisherigen Fahrbahnränder.

Je nach Alternative erhöhen sich am Nürnberger Torplatz die Wartezeiten des Linkabbiegers von der Nördlichen Ringstraße in die Nürnberger Straße geringfügig (Alternative 2) bis erheblich (Alternative 1). Die geringsten Wartezeiten für diesen kritischen Linksabbieger in die Nürnberger Straße und für den Linksabbieger von der Galgengartenstraße in die Nördliche Ringstraße stellen sich durch Alternative 2 (Linksabbiegeverbot in die Galgengartenstraße) ein. Es wird aber nach wie vor nur die Verkehrsqualitätsstufe E erreicht.

Am Knotenpunkt Staedtlerstraße erhöhen sich durch den zusätzlichen Verkehr aus dem Plangebiet die Wartezeiten deutlich. Die geringsten Wartezeiten für den kritischen Linksabbieger in die Nördliche Ringstraße werden hier durch Alternative 1 (Linksabbiegeverbot in die Staedtlerstraße) erreicht. Es wird aber nach wie vor die Verkehrsqualitätsstufe E erreicht.

Betrachtet man beide Knoten, zeigt sich, dass Alternative 2 als zu bevorzugende Variante am günstigsten ist. Grund ist die geringere Beeinträchtigung der Verkehrsqualität am kritischen vierarmigen Knotenpunkt Nürnberger Tor. Alternative 2 und 3 unterscheiden sich baulich nicht. Bis zum Auftreten von Verkehrsproblemen kann das Linksabbiegen, wie bisher zugelassen werden.

Die Verkehrsqualität ist – wie dargestellt - bereits im Bestand und der Prognose 2030 (ohne neue Bebauung) an beiden Knoten unzureichend. Durch die neue Bebauung verlängern sich in der betrachteten Spitzenstunde am Nachmittag die Wartezeiten. Wie im Prognosefall 2030 (ohne neue Bebauung) wird in allen Varianten in der maßgeblichen Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr die unzureichende Verkehrsqualitätsstufe E erreicht. Die Verkehrsqualität verschlechtert sich nicht maßgeblich durch das Vorhaben, weil sie ohne das Vorhaben schon schlecht ist.

In keinem Fall wird die geforderte Qualitätsstufe D für die kritischen Linksabbieger erreicht. Dazu müsste z.B. am Knoten Nürnberger Torplatz eine Signalsteuerung eingeführt oder - wie im VEP 2004 empfohlen - ein Kreisverkehr errichtet werden. Mit Blick auf die Topographie ist aber von diesen Lösungen abzuraten, weil das Anfahren am Berg auf der B2 in Richtung Nürnberg den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen, zu weiteren erheblichen Lärmbelastungen und bei Glätte zu Problemen führen würde. Ein Kreisverkehr wäre mit Blick auf Querneigungen und Umwege für Fußgänger und Radfahrer kritisch. Das Staatliche Bauamt Nürnberg lehnt beide Lösungen ab.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung ergab, dass für den Linksabbieger von der Nördlichen Ringstraße (Südast) in die Nördliche Ringstraße (Westast) die Regelaufstelllänge von 20 m genügt. Für den neuen Linksabbieger in die Staedtlerstraße genügt rechnerisch eine Aufstelllänge von drei Fahrzeugen. Diese Anforderungen werden in der Straßenplanung eingehalten.

3. Straßenplanung

Die Wohnbebauung und die Tiefgaragen werden durch eine neue Straße in dem Gelände, die in Nord-Süd-Richtung zwischen Staedtlerstraße und Galgengartenstraße verläuft, erschlossen. Sie soll in beiden Richtungen befahrbar sein. Die Staedtlerstraße soll gegen die Einbahnstraße bis zur Grundstückszufahrt geöffnet werden. Dort zeigt neben der Beschilderung und der Markierung auch eine bauliche Straßenraumeinengung an, dass ein Weiterfahren nach Westen nicht möglich ist.

In der Nördlichen Ringstraße ist eine Linksabbiegespur mit den erforderlichen Aufstelllängen in die Staedtlerstraße vorgesehen.

Außerdem ist es möglich, in der Nördlichen Ringstraße bei dem Übergang der beiden Abbiegespuren, eine Querungshilfe zu errichten.

Varianten für den Einmündungsbereich Staedtlerstraße

In dem Verkehrsgutachten wurde unterstellt, dass in Richtung Westen aus der Staedtlerstraße statt heute zwei nur eine Abbiegespur nutzbar ist. Rechtsabbieger würden durch Fahrzeuge, die links abbiegen wollen, behindern. Dies würde die Wartezeiten für alle Abbieger zwar verlängern, die Qualitätsstufe aber nicht verschlechtern. Hierbei wären öffentliche Längsparkplätze vor der neuen Bebauung an der Staedtlerstraße möglich.

Um die Rückstaulängen zu reduzieren, wurden weitere Lösungen entwickelt.

Eine Lösung mit einer dritten Spur in der Staedtlerstraße (zwei Abbiegespuren und eine Zufahrt) scheiden aus, weil es für Fußgänger entlang der Ringstraße zu gefährlich ist, drei Spuren zu queren.

Variante 1 geht von einer Mischspur für den Verkehr aus Richtung Osten bis zu einer in der Staedtlerstraße zurückgesetzten Mittelinsel aus. Die Mittelinsel ist notwendig für Fußgänger, die die Staedtlerstraße an der Nördlichen Ringstraße queren wollen. Nach der Insel teilt sich die Mischspur in eine Rechtsabbiegespur und eine sehr kurze, auf ein Fahrzeug ausgelegte Linksabbiegespur in die Nördliche Ringstraße. Hinsichtlich Wartezeiten für Autofahrer verbessert dies die Situation gegenüber der im Verkehrsgutachten unterstellten Planung geringfügig. Die Sicherheit für Fußgänger wird durch die Mittelinsel erhöht, auch wenn diese einen Umweg in die Einmündung der Staedtlerstraße hinein in Kauf nehmen müssen. Längsparkplätze können bei dieser Variante nicht errichtet werden.

Variante 2 geht von einer Zufahrtspur in die Staedtlerstraße, einer Mittelinsel und je einer Rechts- und einer Linksabbiegespur in die Nördliche Ringstraße aus. Auch hier sind keine Längsparkplätze in dem Bereich realisierbar. Linksabbieger behindern hier die Rechtsabbieger nicht. Rückstaus werden minimiert. Die Insel erhöht die Sicherheit für Fußgänger nur bedingt, da von der Querungshilfe zum nördlichen Gehweg zwei Abbiegespuren überquert werden müssten. Es besteht dabei die Gefahr, dass Fußgänger von wartenden Fahrzeugen verdeckt werden. Dies kann zu Gefährdungen für Fußgänger insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen führen. Bei dieser Variante müsste zudem der Investor der Stadt ca. 90 m² aus dem Baugrundstück abtreten.

Die Sichtverhältnisse wurden für beide Varianten bei einem Fahrtstest überprüft und als ausreichend befunden.

Abwägung

Es gilt letztendlich, zwischen den Belangen der Leistungsfähigkeit bzw. einer Rückstaugefahr im Verkehrsablauf und Sicherheitsaspekten für Fußgänger abzuwägen.

Im Hinblick auf die Flüssigkeit des Verkehrs wäre Variante 2 zu befürworten. Da hier jedoch Sicherheitsaspekte für Fußgänger, insbesondere ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen entgegenstehen und diese höhere zu gewichten sind, empfiehlt die Verwaltung in Abstimmung mit Polizei und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg, Variante 1 weiter zu verfolgen.

Um den Nachteil der verkürzten Linksabbiegespur bei Variante 1 zu verbessern, könnte die Insel ggf. noch weiter nach Osten verschoben werden, um die Aufstelllänge zu verlängern. Fußgänger müssten in diesem Fall lediglich einen etwas längeren Fußweg in Kauf nehmen.

4. Weiteres Vorgehen

Sobald eine Zustimmung zu der zukünftigen Verkehrserschließung für das Vorhaben vorliegt, werden die Planungen weiter vertieft. Auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens wird ein Lärmgutachten erstellt und der Bebauungsplan weiter entwickelt. Die weitere Beschlussfassung obliegt dem Planungs- und Bauausschuss.

5. Weitergehender Handlungsbedarf

Das Verkehrsgutachten hat aufgezeigt, dass am Nürnberger Torplatz heute schon Überlastungserscheinungen bestehen bei dem Linksabbieger von der Nördlichen Ringstraße in die Nürnberger Straße. Da eine Kreisverkehrslösung oder eine Ampelregelung dort nicht in Frage kommen, stellt sich die Frage ob mit dem Ausbau der Ansbacher Straße und deren Verlängerung zur Regelsbacher Straße Abhilfe geschaffen werden könnte. Hier wäre auch zu untersuchen ob und wie der Knotenpunkt Nürnberger Straße / Fürther Straße / Ansbacher Straße diese Mehrbelastung aus Westen aufnehmen könnte. Es wird vorgeschlagen, diese Fragestellung in der geplanten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zu vertiefen.

III. Kosten

Die Kostenübernahme für die Umbaumaßnahmen im Straßenraum soll über einen städtebaulichen Vertrag von dem Investor getragen werden. Gespräche dazu stehen noch aus.