

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/026/2020



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

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Anfrage SPD: Fragen zum Nürnberger Torplatz und zur Umklassifizierung Straßennetz

Anlagen: Anfrage SPD

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	07.10.2020	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Der Sachvortrag dient der Kenntnisnahme.

Finanzielle Auswirkungen	Ja	X	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag			
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt			
Haushaltsmittel vorhanden?			
Folgekosten?			

Klimaschutz	
I. Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:	II. Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Ja, positiv*	<input type="checkbox"/> Ja*
<input type="checkbox"/> Ja, negativ*	<input type="checkbox"/> Nein*
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Im Sachvortrag werden Fragen der SPD-Fraktion zum Nürnberger Torplatz und der Umklassifizierung beantwortet.

Die Umklassifizierung wurde 2012 vom Verkehrsausschuss im Grundsatz beschlossen. Seitens des Staatlichen Bauamtes Nürnberg (StBA) und der Regierung von Mittelfranken besteht unter definierten Rahmenbedingungen und vorbehaltlich noch weiter erforderlicher Untersuchungen ebenfalls grundsätzliches Einverständnis.

Abstimmungsgespräche mit dem Staatlichen Bauamt zur Umgestaltung des Nürnberger Torplatzes laufen derzeit noch. Mit Blick auf die möglichen Auswirkungen auf die Verkehrsführung in der Altstadt und andere Abhängigkeiten (z.B. Ampeln Ringstraße) schlägt die Verwaltung vor, die Thematik im Rahmen des Mobilitätsplanes abschließend zu behandeln.

II. Sachvortrag

Die SPD-Fraktion im Stadtrat hat um die Beantwortung von Fragen zum Nürnberger Torplatz und zur Umklassifizierung des Straßennetzes gebeten:

1. Wurden wegen der Umgestaltung der Kreuzung „Nürnberger Torplatz“ bereits Gespräche mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg geführt ? Wenn ja: mit welchem Ziel und welchem Ergebnis ?

Zum Thema Nürnberger Torplatz wurden mehrere Gespräche mit dem StBA geführt, mit dem Ziel, die Optionen für eine verkehrssichere Umgestaltung zu klären.

Ergebnis der bisherigen Gespräche ist, dass ein Kreisverkehr seitens des StBA für ungeeignet erachtet wird. Es wird auf die einschlägigen Richtlinien verwiesen, die Kreisverkehre nicht empfehlen, wenn „bei sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der Straßen die gleichberechtigte Verknüpfung der Knotenpunktarme nicht plausibel ist“. Die größte Verkehrsbelastung konzentriert sich hier deutlich auf zwei Äste. Durch die Gleichrangigkeit der Äste hinsichtlich der Vorfahrtsregelung im Kreisverkehr würde die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße an dem Knoten reduziert. Wegen der zu erwartenden Schrägneigung der Kreisverkehrsfläche wird diese Ausbauform hier kritisch gesehen. Zudem wird darauf verwiesen, dass alle Fahrzeuge aus Richtung Innenstadt am Berg halten und wieder anfahren müssen.

Weitergehende Ausführung

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VEP IX-18 (Quartier 3-S) empfiehlt eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung. Im Lärmgutachten zu dem Vorhaben zeichnet sich jedoch ab, dass diese die ohnehin schon hohen Lärmbelastungen weiter verschärfen würde.

Eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung wäre für Fußgänger und Radfahrende mit weniger Umwegen verbunden als ein Kreisverkehr.

Um eine Lichtsignalanlage mit vertretbarer Leistungsfähigkeit realisieren zu können, muss der Knotenpunkt umgestaltet werden. Eventuell müssen dazu Knotenpunktkäste abgebunden werden. Dies kann auch die Verkehrsführung in der Altstadt betreffen. Im Mobilitätskonzept soll u.a. auch diskutiert werden, ob es möglich und von den Bewohnern gewünscht ist, Durchgangsverkehr in der Altstadt zu verhindern. Wird jetzt am Nürnberger Torplatz eine Straßenplanung für eine LSA-Lösung erstellt, kann damit der Spielraum, in der Altstadt Durchgangsverkehr zu verhindern, eingeschränkt werden.

Zu diesem Themenkreis sind weitere Gespräche mit dem StBA terminiert.

2. Wurde mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg bereits über eine Verlegung der Bundesstraßen B2 und B466 aus dem Kernbereich der Stadt gesprochen?

Ja, mehrfach in den Jahresgesprächen seit dem Grundsatzbeschluss zur

Umklassifizierung vom 19.07.2012.

3. Wurde dabei auch die Verlegung der B2 auf die Achse Fürther Straße / Weißenburger Straße thematisiert.

Ja.

4. Würde das staatliche Bauamt der Verlegung der Bundesstraße/n zustimmen? Wenn ja: unter welchen Bedingungen ?

Das StBA und die Regierung von Mittelfranken würden der Umklassifizierung zustimmen, unter der Bedingung, dass die Stadt nachweisen kann, dass die Routen, auf die die Bundesstraße verlagert werden soll, ausreichend leistungsfähig sind - auch mit dem zusätzlich zu erwartenden Verkehr. Dazu wird ein Verkehrsmodell benötigt. Die Vorbereitungen für die Erstellung eines Verkehrsmodells für die Stadt Schwabach sind angelaufen. Die Auswirkungen der mit der Umklassifizierung (durch begleitende Maßnahmen¹) zu erwartenden Verkehrsverlagerungen können damit aufgezeigt und nachgewiesen werden.

Neben der verkehrlichen Leistungsfähigkeit wird für die Umklassifizierung aber auch eine Bewertung des Straßenzustandes und die Ermittlung eventuell notwendigen finanziellen Ausgleichs erfolgen müssen.

5. Wäre es aus Gründen der Planungssicherheit sinnvoll eine grundsätzliche Einigung über die Verlegung der Bundesstraße vor Beginn der Mobilitätsplanung zu erzielen?

Da von beiden Seiten Grundsatzbeschlüsse vorliegen und es bei den weiteren Schritten „nur noch“ um formelle Nachweise sowie die Monetarisierung der Erhaltungsrückstände geht, stellt sich die Frage nicht.

III. Kosten

Kosten für die Umgestaltung des Nürnberger Torplatzes und die Umklassifizierung des Straßennetzes liegen noch nicht vor.

IV. Klimaschutz

Eine entscheidungsrelevante Auswirkung auf das Klima besteht nicht.

Straßenausbau hat tendenziell immer negative Auswirkungen auf das Klima. Ob die Umklassifizierung positive oder negative Auswirkungen auf das Klima hat, ist unbekannt. Wenn es gelingt auf den neuen Routen den Verkehr zu verflüssigen und dort wenige Staus zu haben, könnten die Auswirkungen positiv sein. Allerdings kann dies – wenn nicht entsprechend gegengesteuert wird – zu mehr Verkehr verleiten (da man ja gut durchkommt).

¹ z.B. fußgängerfreundliche Schaltung Ampeln an der Ringstraße, Umgestaltung Ludwigstraße / Ideenwettbewerb Markgrafenaal