

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/056/2021



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

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Nürnberger Torplatz: Provisorischer Kreisverkehr

- Anlagen:
1. Detailplan ovaler Kreisverkehr
 2. Gesamtplan mit Linksabbiegespur in die Staedtlerstraße

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	15.03.2021	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Der Planung eines ovalen Kreisverkehrs am Nürnberger Torplatz in zunächst provisorischer Ausführung wird zugestimmt. Die Verhandlungen mit dem staatlichen Bauamt Nürnberg und der Regierung von Mittelfranken sollen weitergeführt werden mit dem Ziel – vor der endgültigen Umgestaltung des Nürnberger Torplatzes – die neue Verkehrsführung zunächst zu erproben. Die Kosten für den Verkehrsversuch sollen nach Möglichkeit 130.000 € nicht übersteigen

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		Keine weiteren Planungskosten (Baukosten bei Umsetzung ca. 130.000 €)	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		140.000 € Kostenteilung mit dem StBA in Aussicht gestellt	
Haushaltsmittel vorhanden?		Nein → außerplanmäßig Mittel erforderlich	
Folgekosten?		Unterhalt, Rückbau oder endgültiger Ausbau	

Klimaschutz			
I. Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:		II. Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen?	
	Ja, positiv*		Ja*
x	Ja, negativ*	x	Nein*
	Nein		

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Die im Ausschuss für Umwelt und Mobilität am 02.12.2020 beschlossene Planung für einen Kreisverkehr am Nürnberger Torplatz liegt nun vor. Ein runder Kreisverkehr musste verworfen werden, da mit dieser Variante weitere Probleme bei der Verkehrssicherheit bestehen würden. Das StBA und das Straßenverkehrsamt lehnen diese Variante ab, so dass nur ein ovaler Kreisverkehr in Frage kommt. Dieser ist mit Nachteilen für die südliche der drei Platanen auf der Insel zwischen der Nürnberger Straße und der Eichwasenstraße verbunden. Die Maßnahme ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und für die Zustimmung des StBA zur Erschließung der geplanten Bebauung auf dem Areal des ehemaligen 3-S-Werkes dringend erforderlich und vor diesem Hintergrund „alternativlos“. Die Kosten für eine – aufgrund der zeitlichen Vorgaben des StBA und der Baumaßnahmen im Umfeld (3-S-Werk) – zunächst provisorische Herstellung wurden auf 130.000 € geschätzt. Die Möglichkeiten für eine Kostenteilung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg bzw. einer GVFG-Förderung für den Verkehrsversuch werden noch geprüft.

II. Sachvortrag

1. Vorgeschichte

Der Ausschuss für Umwelt und Mobilität hat am 02.12.2020 der Vergabe eines Planungsauftrages für die Errichtung eines provisorischen Kreisverkehrs am Nürnberger Torplatz zugestimmt. Der Umsetzung als Verkehrsversuch wurde grundsätzlich zugestimmt – vorbehaltlich der Kosten und der ingenieurtechnischen Machbarkeit. Planung und Kostenschätzung liegen zwischenzeitlich vor und werden nun dem Gremium vorgestellt.

2. Planung

Eine Lösung mit einer Ampelanlage wurde mit Blick auf die Lärmentwicklung und weil dazu einige Straßenäste abgehängt werden müssten bereits im Vorfeld verworfen.

Das Ingenieurbüro Lippert hat zunächst zwei Varianten für einen Kreisverkehr am Nürnberger Torplatz vorgelegt:

Variante 1 ist ein runder Kreisverkehr mit 28 m Durchmesser. Die baulichen Eingriffe bei dieser Variante sind vergleichsweise gering. Es müssen nur die Inseln in dem Westast der Nördlichen Ringstraße entfernt werden. Die Variante wurde jedoch vom Straßenverkehrsamt und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg abgelehnt:

- Der Radius ist mit Blick auf die erforderliche Kapazität des Kreisverkehrs zu klein.
- Die Nebenäste Nördliche Ringstraße und Nürnberger Straße münden an derselben Stelle in den Kreisverkehr ein, was eine massive Verkehrsgefährdung darstellt. Diese auch im Bestand bestehende Konfliktstelle wird nicht gelöst.

Zudem wäre bei dieser Variante eine Zufahrt in die Nürnberger Straße / Altstadt nur von Westen her möglich. Eine Umleitung wäre über die Neutorstraße denkbar. Wenn aber in dieser Zufahrt eine Sperrung erforderlich wäre, wäre der nordwestliche Teil der Altstadt abgehängt.

Variante 2 ist ein vergleichsweise flacher ovaler Kreisverkehr. Das Oval hat städtebaulich einen gewissen Charme, weil es in der Anfahrt auf den Kreisverkehr von Norden die alte Blickachse auf das Nürnberger Tor wiederherstellt. Wenn der Kreisverkehr dauerhaft hergestellt wird, könnte hier ein zeitgemäßes Kunstwerk in der Eingangssituation zur Altstadt entstehen, das z.B. Bezug auf das Nürnberger Tor nimmt. Der im Plan schraffierte Teil der Kreisinsel muss so hergestellt werden, dass Schwertransporte – unter kurzfristiger Sperrung der Gegenfahrbahn – hier durchgeleitet werden können.

In dieser Variante muss auch in die Insel, auf der die drei Platanen stehen, eingegriffen werden. Der Eingriff findet auch im Kronen-Traubereich der südlichen Platane statt. Hier würde Fahrbahn entstehen, die entsprechend ausgekoffert werden muss. Dabei ist es nicht auszuschließen bis wahrscheinlich, dass Wurzeln und damit der Baum Schaden nehmen wird. Für Fußgänger entstehen Vorteile, da an den Zufahrten und Ausfahrten des Kreisverkehrs Querungshilfen entstehen. Die Querungshilfe im Westen kann sogar etwas nach Osten verlegt werden, womit der Umweg gegenüber dem Bestand geringfügig kürzer wird. Für Radfahrende in Nord-Südrichtung entstehen Umwege, die bergauf geringfügig und bergab aufgrund des Gefälles vertretbar sind. Wer von der Nürnberger Straße / Altstadt mit dem Rad in die Eichwasenstraße will, kann den breiteren Gehweg, die Querungshilfe sowie den entstehenden Seitenbereich in der Eichwasenstraße benutzen. Hohe Querneigungen wie im Bestand bestehen im Bereich zwischen der Nürnberger Straße / Altstadt und dem Südast der Nördlichen Ringstraße. Diese sind vertretbar, da das im Bestand heute auch funktioniert und Fahrzeuge hier aus einer Geraden kommen.

In Variante 3 wurde das Oval verkürzt, so dass in der westlichen Kurve mehr Raum für große Fahrzeuge entsteht. Die Planung soll bzgl. des Fußgänger- und Radverkehrs weiter optimiert werden.

3. Verkehrsversuch

Der ovale Kreisverkehr würde – da das Staatliche Bauamt Nürnberg eine Realisierung im Frühjahr 2021 zur Bedingung macht (siehe unten) und mit Blick auf den Baustellenverkehr zum Areal des ehemaligen 3-S-Werkes zunächst nur provisorisch ausgestaltet werden. Das heißt, eine neue Fahrbahndecke würde nur da entstehen, wo die Inseln entfernt werden. Die Kreisinsel würde zunächst nur mit Kunststoffelementen abgegrenzt. In dem nicht schraffierten Teilbereich soll dieser – um die Stabilität der Kunststoffelemente des Kreisinnenringes zu erhöhen (Anfahrtschutz u. Verschiebesicherheit) – mit losem Kies oder Schotter befüllt werden.

Es war angedacht - wenn sich die Lösung bewährt hat - nach Fertigstellung der Baumaßnahmen im Areal des ehemaligen 3-S-Werkes eine dauerhafte Ausgestaltung zu realisieren.

Die Verwaltung ist noch mit der Regierung von Mittelfranken im Gespräch, die wegen der nicht unerheblichen Kosten für das Provisorium empfiehlt, einen Kreisverkehr gleich in der endgültigen festen Ausgestaltung, zu planen und zu bauen.

Die Verwaltung hält einen Verkehrsversuch vor der endgültigen Ausgestaltung für zwingend notwendig, um festzustellen, ob und wie ein Kreisverkehr in der Form funktionieren kann. Die Verwaltung hat zusammen mit dem Ingenieurbüro die Möglichkeiten geprüft, die Kosten für das Provisorium zu senken, etwa dadurch dass Fahrbahnrande nur asphaltiert oder mit Kunststoffelementen angelegt und der Fahrbahnbelag mit einer niedrigeren Bauklasse errichtet wird. Letzteres würde aber bedingen, dass der endgültige Ausbau zeitnah nach Abschluss des Verkehrsversuchs erfolgen muss.

4. Mikrosimulation

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat eine Mikrosimulation gefordert. Dies ist eine verkehrstechnische Untersuchung, die die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes visualisiert. Die Untersuchung ist beauftragt. Die Ergebnisse sollen bis zur Sitzung vorliegen.

Dabei wird auch geprüft, ob an der westlichen Zufahrt / Ausfahrt ein Zebrastreifen markiert oder eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel errichtet werden muss.

5. Entwicklung und Erschließung des Areals ehemaliges 3-S-Werk

Seitens des Staatlichen Bauamtes Nürnberg wurde deutlich gemacht, dass - ohne dass die Stadt eine Lösung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Nürnberger Torplatz angeht - keine Zustimmung zum Bau der für den Bau der Linksabbiegespur in die Staedtlerstraße, die Haupteinfahrt für das Areal des ehemaligen 3-S-Werk, erfolgen kann (Gestattungsvertrag).

Das bedeutet, dass – da Variante 1 vom Staatlichen Bauamt abgelehnt wird – nur die modifizierte Variante 2 eines ovalen Kreisverkehrs zur Umsetzung kommen kann, trotz der Nachteile, die diese für den südlichen Baum auf der bestehenden Verkehrsinsel, die die Eichwasenstraße von der Nürnberger Straße trennt, hat.

Würde dieser Lösung nicht zugestimmt, ist die städtebaulich wichtige Realisierung der Bebauung auf dem Areal des ehemaligen 3-S-Werkes extrem gefährdet.

III. Kosten

Die Kosten für den ovalen Kreisverkehr (Variante 2) wurden zunächst auf 170.000 € geschätzt. Mit den oben beschriebenen Möglichkeiten zur Kostensenkung für das Provisorium würden die Kosten etwa 130.000 € betragen.

Die Möglichkeiten für eine Kostenteilung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg bzw. einer GVFG-Förderung für den Verkehrsversuch werden noch geprüft.

IV. Klimaschutz

Die Baumaßnahme an sich und die Gefährdung eines Baumes haben negative Auswirkungen auf das Klima. Falls der Baum nicht erhalten werden kann, kann mit Wurzelkammersystemen ein neuer Baum gepflanzt werden, der jedoch Jahre brauchen wird, bis er die Größe des heutigen Baumes erreichen wird.

Hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Abgasentwicklung hat der Kreisverkehr Vorteile gegenüber einer Lösung mit Ampeln. Auf der Hauptachse Nördliche Ringstraße (Südast) Nürnberger Straße (Nordast) (heutige B2) wird der Verkehr aber dennoch weniger flüssig als heute verlaufen.

Da der Kreisverkehr für die Verkehrssicherheit dringend erforderlich ist und für den weiteren Projektfortgang der Entwicklung der altstadtnahen Industriebrache ehemaliges 3-S-Werk gefordert wird, ist die Maßnahme „alternativlos“.