BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich - **A.41/082/2021**

STADT **SCHWABACH**
Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / VPl / VG

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Kreisverkehr Nürnberger Torplatz / Erschließung Quartier ehem. 3-S-Werk

Anlagen:
Anlage 1: Kleiner Kreisverkehr
Anlage 2: langgestreckter ovaler Kreisverkehr
Anlage 3: Rückstaulängen Kreisverkehr
Anlage 4: langgestreckter ovaler Kreisverkehr mit Pförtnerampel
Anlage 5: Lösung ohne Kreisverkehr mit Pförtnerampel nördlich Nürnberger Torplatz

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	05.07.2021	öffentlich	Beschluss

<u>Beschlussvorschlag:</u>

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für einen ovalen langestreckten Kreisverkehr am Nürnberger Torplatz extern zu vergeben und kurzfristig gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg eine provisorische Lösung umzusetzen. Die dazu erforderlichen Haushaltsmittel sind anzumelden.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja		Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag	a) 56.000 € Planungskosten und Sicherheitsaudit LPh 1-4 b) 50.000 € Kostenanteil Stadt provisorische Lösung			
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt	a) 1 Mio € dauerhafte Ausführung Ovaler Kreisverkehr Kostenteilung StBA / GVFG-Förderung in Aussicht gestellt b) 165.000 € provisorische Lösung 50.000 € Kostenanteil Stadt			
Haushaltsmittel vorhanden?	a) Anmeldung Planungskosten Haushalt 2022 b) Deckung über PSK 541101.0961015.0134			
Folgekosten?	Planung, Bau und Unterhalt			

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

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Am Nürnberger Torplatz sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unumgänglich. Dazu wurden verschiedene Planungsvarianten geprüft. Die vom Gutachter empfohlene Lösung ist ein langgestreckter ovaler Kreisverkehr in Verbindung mit einer Pförtnerampel stadtauswärts ca. 30 m südlich der Staedtlerstraße. Dieser soll nach der Fertigstellung der Rohbaumaßnahmen auf dem Gelände des ehemaligen 3-S-Werks umgesetzt werden. Die Kosten hierfür werden auf ca. 1 Mio.€ geschätzt. Eine Kostenteilung bzw. Förderung nach Bay-GVFG wurde in Aussicht gestellt. Für die Vorplanung und Entwurfsplanung mit Sicherheitsaudit werden ca. 56.000 € benötigt.

Bis dahin wird eine provisorische Lösung in Form eines kleinen Kreisverkehrs mit Pförtnerampel oder einer Lösung ohne Kreisverkehr nur mit Pförtnerampeln angestrebt. Die Kosten für den provisorischen kleinen Kreisverkehr mit Pförtnerampel werden auf 165.000 € geschätzt. Davon würden ca. 50.000 € auf die Stadt entfallen. Der kleine Kreisverkehr wird als Verkehrsversuch durchgeführt.

II. Sachvortrag

1. Vorgeschichte

Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht am Nürnberger Torplatz dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Darauf hat die Verkehrssicherheitskommission hingewiesen.

Für die Erschließung des Quartiers ehemaliges 3-S-Werk ist eine Linksabbiegespur in die Staedtlerstraße erforderlich. Das Verkehrsgutachten für dieses Vorhaben weist auch auf den – nicht maßnahmebedingten – Handlungsbedarf am Nürnberger Torplatz hin.

Vor diesem Hintergrund hat das Staatliche Bauamt Nürnberg Planungen angeregt, die – entgegen früherer Äußerungen – auch einen Kreisverkehr nicht ausschließen. Ein Kreisverkehr sollte aber vor dauerhafter Realisierung im Rahmen eines Verkehrsversuches erst getestet werden.

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. Planung und Kostenschätzung des Büros Lippert liegen seit Ende Januar 2021 vor.

Im März 2021 war die Planung zur Behandlung im Ausschuss für Umwelt und Mobilität vorgesehen. Der Tagesordnungspunkt war aber abgesetzt worden, weil noch Fragen zu klären waren.

2. Planung

2.1. Straßenplanung

Das Ingenieurbüro Lippert hat zwei Varianten für einen Kreisverkehr am Nürnberger Torplatz vorgelegt. Die Anlagen 1 und 2 zeigen die Planung für die provisorische Herstellung. Planungen für die dauerhafte Ausführung liegen noch nicht vor. Die Form und Abmessungen werden aber vergleichbar sein.

Variante 1 (Anlage 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. Daher müsste bei dieser Variante eine Zufahrt in die Nürnberger Straße / Altstadt von Norden und Süden her gesperrt werden. Diese wäre nur von Westen her möglich. Eine Umleitung wäre über die Neutorstraße denkbar.
- Die Einmündung der Eichwasenstraße liegt zu nah am Kreisverkehr.

Variante 2 (Anlage 2) ist ein langgestreckter ovaler Kreisverkehr. Diese Form hat den Vorteil, dass sie alle fünf Äste direkt anbinden kann. Die Variante 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 soll so hergestellt werden, dass Schwertransporte – unter kurzfristiger Sperrung der Gegenfahrbahn – hier durchgeleitet werden können.

In dieser Variante muss in die Insel, auf der drei Platanen stehen, eingegriffen werden. Der Eingriff findet auch im Kronen-Traufbereich 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. Der Zebrastreifen im Westen kann sogar etwas nach Osten verlegt werden, womit der Umweg gegenüber dem Bestand geringfügig kürzer wird. Die Verkehrssicherheit für Fußgänger wird an der Stelle deutlich verbessert.

Für Radfahrende in Nord-Südrichtung entstehen kleine 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

Die Radschutzstreifen müssen laut den geltenden Richtlinien ca. 20 m vor dem Kreisverkehr aufgelöst werden. Das verstärkt das Unsicherheitsgefühl bei Radfahrenden insbesondere dann, wenn sie von Lkws überholt werden. Im Zuge der weiteren Planung sollen in einem Sicherheitsaudit Möglichkeiten geprüft werden, die Sicherheit von Radfahrenden im Kreisverkehr zu erhöhen.

Der ovale Kreisverkehr weist - wie im Bestand - höhere Querneigungen 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 zukünftig alle aus einer Geraden kommen.

3. Mikrosimulation

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung mit einer Mikrosimulation für die Kreisverkehrsvarianten gefordert.

Die zunächst beauftragte Untersuchung für den langgestreckten ovalen Kreisverkehr (Variante 1a, Anlage 1) kam zu dem Ergebnis, dass in den Spitzenstunden Rückstaus vom Süd-Ast der Nördlichen Ringstraße in den Kreisverkehr dazu führen, dass die erforderlichen Sichtverhältnisse beim Ausfahren aus der Staedtlerstraße nicht gegeben sind und dies ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellt (Anlage 3).

Vor diesem Hintergrund wurden weitere Varianten auch mit Pförtnerampeln durch Mikosimulationen untersucht.

Bei Lösungen mit Pförtnerampeln wird mittels Detektionsschleifen eine Rückstaulänge erfasst. Wenn diese ein festgelegtes Maß überschreitet, wird die Pförtnerampel in der Hauptrichtung auf Rot geschaltet, so dass Zeitlücken für abbiegende Verkehrsströme entstehen.

- Variante 1b: Ovaler Kreisverkehr mit Pförtnerampel
  Der Gutachter empfiehlt eine Pförtnerampel in der Nördlichen Ringstraße ca. 30 m südlich der Einmündung der Staedterstraße (Anlage 4). Diese schaltet auf Rot, wenn die Rückstaulänge so groß ist, dass Fahrzeuge aus der Staedtlerstraße keine ausreichende Sicht haben. Dies verlangsamt den Verkehrsfluss im Zuge der B2. Da Verkehrssicherheit vor Leistungsfähigkeit geht, wird diese Lösung vom Gutachter empfohlen und auch von der Verwaltung favorisiert.

- Variante 2: Kleiner Kreisverkehr (Anlage 2)
  Das in Variante 1 beschriebene Problem mit den ungenügenden Sichtverhältnissen bei der Ausfahrt aus der Staedtlerstraße besteht auch hier. Ein kleiner Kreisverkehr weist nach wie vor Probleme mit der Verkehrssicherheit auf. Zum einen betrifft dies die Einmündung der Nürnberger Straße (Altstadt) in die Nördliche Ringstraße kurz vor der Einmündung in den Kreisverkehr. Zum anderen liegt die Einmündung der Eichwasenstraße zu nah hinter der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr. Daher empfiehlt der Gutachter hier Verkehrsbeschränkungen. Diese führen dazu, dass bestimmte Fahrbeziehungen nicht mehr möglich wären. In der Folge käme es zu Umwegfahrten und Verkehrsverlagerungen in andere Straßen. Seitens der Verwaltung wird dies kritisch gesehen vor dem Hintergrund, dass im Mobilitätsplan Verkehrskonzepte für die Altstadt zu prüfen und mit der Bevölkerung zu diskutieren sind und dem nicht vorgegriffen werden sollte.

- Variante 3: Kleiner Kreisverkehr mit Pförtnerampel
  Im Vergleich zu Variante 2 trägt die Pförtnerampel dazu bei, die Abbiegebeziehung aus der Nördlichen Ringstraße (Westast) nach Norden sicherer zu gestalten. Verbleibende Probleme: siehe Variante 2.

- Variante 4: Pförtnerampel an B 2 Nord (ohne Kreisverkehr)
  Die Lösung ohne Kreisverkehr mit einer Pförtnerampel nördlich des Nürnberger Torplatzes (bestehende Fußgängersignalanlage, Anlage 5) erfüllt zwar die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit, erfordert laut Gutachter aber auch, dass einzeln Äste vom Knotenpunkt abgehängt werden, um Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu lösen. Auch wegen der entstehenden Umwegfahrten schneidet diese Lösung in der Bewertung schlechter ab.

4. Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg

Das Staatliche Baumt Nürnberg betrachtet einen langgestreckten ovalen Kreisverkehr in Verbindung mit einer Pförtnerampel als die beste Lösung. Eine provisorische Lösung für diese Variante wird jedoch wegen zu hoher Kosten abgelehnt. Daher soll eine Planung für eine dauerhafte Ausführung beauftragt werden, mit dem Ziel diesen Kreisverkehr nach Fertigstellung der Rohbaumaßnahmen auf dem Gelände des ehemaligen 3-S-Werkes zu bauen.

Um die bestehenden Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit bis dahin zumindest teilweise zu beheben (gefährliches Linksabbiegen vom Westast der Nördlichen Ringstraße nach Norden), schlägt das Staatliche Bauamt vor, bis dahin als Verkehrsversuch einen provisorischen kleinen Kreisverkehr in Verbindung mit einer Pförtnerampel und Detektionseinrichtungen (Variante 3) einzurichten.

Mit Blick auf die noch zu erarbeitenden Lösungen für die Verkehrsführung in der Altstadt soll aber auf Eingriffe in Fahrbeziehungen und Anhängen von Knotenpunktästen verzichtet werden. Bei dieser Lösung bleibt das Problem der nahen Einmündung Nürnberger Straße (Altstadt) und West-Ast der Nördlichen Ringstraße sowie Nähe der Einmündung Eichwasenstraße zur Ausfahrt Kreisverkehr bestehen.

Da die Kreuzung so zu belassen keine Option ist und die Kosten für eine provisorische Lösung geringgehalten werden sollen, werden die verbleibenden Probleme der Verkehrssicherheit als vertretbar eingestuft.

Ob eine Lösung ohne Kreisverkehr mit zwei Pförtnerampeln (Variante 5) eine Option ist, kann in der Kürze der Zeit nicht mehr vom Gutachter geprüft werden. je nach Ergebnis der weiteren Gespräche und ggf. Untersuchungen könnte auch diese Lösung als provisorische Lösung in Frage kommen.

5. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung meldet Mittel an für die Planung eines dauerhaften langgestreckten ovalen Kreisverkehrs (Leistungsphasen 1-4) mit Sicherheitsaudit. Dieser soll dann errichtet werden, wenn die Rohbauarbeiten auf dem Areal des ehemaligen 3-S-Werks abgeschlossen sind.

Zeitnah sind weitere Abstimmungsgespräche mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg, der Regierung von Mittelfranken, der Unfallkommission und dem Gutachter vorgesehen, mit dem Ziel, im Herbst 2021 eine provisorische Lösung umzusetzen.

III. Kosten

a) Die Kosten für den dauerhaften Bau eines langgestreckten ovalen Kreisverkehrs werden ganz grob auf 1 Mio. € geschätzt. Eine genauere Kostenschätzung kann erst vorgelegt werden, wenn eine Vorplanung für die dauerhafte Ausführung vorliegt. Etwa 95.000 € entfallen auf die Kosten für Planung (Leistungsphasen 1-9). Die Vorplanung (Leistungsphasen 1-4) wird etwa 52.000 € kosten. Ein Verkehrssicherheitsaudit für die Vorplanung und Vorentwurf wird etwa 4.000 € kosten. Da solche Audits mehrstufig laufen, ist in allen HOAI Leistungsphasen zusammen mit etwa 12.000 € zu rechnen. Für die Vorplanung und den Vorentwurf eines langestreckten ovalen Kreisverkehrs würden Kosten in Höhe von 56.000 € entstehen.
Für eine Pförtnerampel mit den Detektionsanlagen und Planung werden zusätzlich Kosten von rund 55.000 € entstehen.
Eine Kostenteilung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg bzw. einer GVFG-Förderung wurden für diese Maßnahme in Aussicht gestellt.

b) Der kleine Kreisverkehr in provisorischer Ausführung wurde auf 110.000 € geschätzt. Mit den Kosten für die Pförtnerampel und Planungskosten für die LSA ergeben sich Kosten in Höhe von 165.000 € für ein solches Provisorium. Für die provisorische Lösung kann mit einer Kostenbeteiligung des StBA von 70 % (ggf. auch 80 %) gerechnet werden. Daraus ergäbe sich nach dem derzeitigen Stand ein Anteil für die Stadt von rund 50.000 €.

IV. Klimaschutz

Der Bau eines langestreckten ovalen Kreisverkehrs 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.

Am Nürnberger Torplatz nichts zu verändern ist keine Option, da dort große Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit bestehen und dringender Handlungsbedarf gegeben ist.