



Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / StE - VPI / VG

Sachbearbeiter/in: Lars Kullick

Verkehrsgutachten Fürther Straße - Bebauung ehemaliges Niehoff-Gelände

Anlagen:

1 erläuternde Folien

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

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorgeschlagenen Ausführungsvarianten 1 und 2 die Durchgängigkeit der Verkehrsführung zwischen der Bahnhofstraße und der Nürnberger Straße zu prüfen, damit die Ergebnisse rechtzeitig in das anstehende Bebauungsplanverfahren aufgenommen werden können. Die Möglichkeit der Entlastung des „Innenstadtrings“ ist zu berücksichtigen. Neben der Verkehrsqualität sind die Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufzuzeigen.
2. Für die anstehende Aufstellung des Bebauungsplans im Bereich des ehem. Niehoff-Geländes in der Fürther Straße soll Ausführungsvariante 1 zu Grunde gelegt werden, jedoch zunächst ein Wechsel auf Ausführungsvariante 2 offengehalten werden.

Finanzielle Auswirkungen	X	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		80.000 € Machbarkeitsuntersuchung für die weiteren Straßenabschnitte und Detailplanung	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		Derzeit ist zu den Baukosten noch keine Aussage möglich. Kostenteilung und mögliche Förderung sind noch offen.	
Haushaltsmittel vorhanden		Nein, Mittel werden zum Nachtragshaushalt angemeldet	
Folgekosten		Baukosten und Unterhalt	

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

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Die im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Nürnberger Straße vorhandene Fahrbahnaufteilung entspricht nicht den Anforderungen der RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen). Es ist erforderlich im Rahmen notwendiger Anpassung der Lichtsignalanlagen an den zunehmenden Verkehr, die Linksabbieger getrennt zu signalisieren. Auf Grund der vorhandenen Bebauung ist eine Aufweitung des Straßenraums nicht möglich und städtebaulich auch nicht wünschenswert.

Das Büro R+T Verkehrsplanung hat für den Bereich Fürther Straße, zwischen Limbacher Straße und Hardenbergstraße Ausführungsvarianten entwickelt, die richtlinienkonform den künftigen Verkehr aufnehmen können und dabei neben dem Kfz-Verkehr auch andere Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Durch die unmittelbar anstehende Entwicklung eines städtischen Quartiers auf dem Gelände der ehem. Maschinenfabrik Niehoff und der damit verbundenen Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum ist eine Definition des öffentlichen Raums sowie der Lösung der Anbindung des Gebiets unumgänglich.

Aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht ist jedoch darüber hinaus, auf der Grundlage der für den Teilabschnitt entwickelten Ausführungsvarianten 1 und 2 eine Gesamtbetrachtung für den Bereich zwischen der Bahnhofstraße und Nürnberger Straße sinnvoll und notwendig. Die Verwaltung empfiehlt derzeit Variante 1 weiter zu verfolgen.

II. Sachvortrag

II.1 Anlass

Nach der Entwicklung des neuen Betriebsstandortes der Maschinenfabrik Niehoff in der Penzendorfer Straße wurde der bisherige Standort in der Fürther Straße verkauft. Den nördlichen Bereich an der Ecke zur Hardenbergstraße erwarb die dort ansässige Firma. Den südlichen Teilbereich bis zur Limbacher Straße erwarb die Firma Bayernhaus Wohn- und Gewerbebau GmbH (Bayernhaus) (Anlage, Seite 1).

In enger Abstimmung mit dem Amt für Stadtplanung und Bauordnung wurden städtebauliche Ideen für die Entwicklung eines attraktiven städtischen Quartiers entwickelt. So sollen am Standort dringend benötigte Wohnungen errichtet und mit einer Kindertagesstätte, einem Bäcker, dem Erhalt bereits bestehender und weiterer gewerblicher, nicht störender Nutzungen in den Erdgeschosszonen abgerundet werden. Die Planung befindet sich derzeit in der Erarbeitung der Rahmenplanung.

In den Prozess der städtebaulichen Entwicklung und Rahmenplanung wurden frühzeitig mehrerer Planungs- und Ingenieurbüros, wie das Büro R+T Verkehrsplanung GmbH, eingebunden, um die verkehrlichen Belange zu betrachten und Lösungsvorschläge zu entwickeln (Anlage, Seite 2).

II.2 Problembeschreibung

Die Fürther Straße ist wichtige Verkehrsader und fungiert als „äußerer Ring“, mit einer Verkehrsbelastung von ca. 13.000 Kfz / 24 h (2013).

Im gesamten Streckenverlauf von der Bahnhofstraße bis zur Nürnberger Straße reicht die Ausbildung von einer Fahrspur je Fahrtrichtung (Weißenburger Straße) bis hin zu zwei Fahrspuren je Richtung im weiteren Verlauf.

An den meisten Knotenpunkten kann links abgebogen werden, es gibt jedoch - mit Ausnahme Fahrbeziehung der Fürther Straße / Penzendorfer Straße - keine separat signalisierten Linksabbieger. Dies führt dazu, dass der Linksabbieger als „Hindernis“ wirkt und z.T. gefährliche spontane Spurwechsel um den wartenden Linksabbieger ausgelöst werden. Eine derartige Signalisierung entspricht nicht mehr der aktuellen der RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlagen) und ist nicht mehr zulässig, sobald sich Veränderungen an den Lichtsignalanlagen ergeben.

Bereits durch den zu erwartenden Verkehrszuwachs, ohne die Verkehrsauswirkungen durch die Neunutzung des ehemaligen Fabrikgeländes (Prognose-Null-Fall) müssen die Lichtsignalanlagen angepasst werden, wodurch der Bestandsschutz dieser Anlagen entfällt und die Signalisierung nach der RiLSA zu erfolgen hat. Konkret bedeutet dies die Ausbildung und Signalisierung von getrennten Linksabbiegespuren.

Zusätzlich zu dieser bestehenden Anpassungspflicht sind zur Erschließung des neuen Baugebiets des ehem. Niehoff-Geländes auch zwischen den Knotenpunkten Limbacher Straße und Hardenbergstraße Linksabbiegespuren notwendig. Eine anderweitige Anbindung ist auf Grund der sehr starken Topografie nicht möglich.

Die gesamte Strecke vom Bahnhof bis zur Nürnberger Straße ist vollständig angebaut, eine Erweiterung des Straßenraums im gesamten Bereich kommt mit Blick auf die bestehenden Gebäude und Eigentumsverhältnisse nicht in Betracht. Dies wäre städtebaulich und verkehrspolitisch auch nicht wünschenswert, da die trennende Wirkung der Verkehrsanlage weiter zunehmen würde. Damit stellen die Knotenpunkte die Bereiche dar, die eine Engstelle bilden. Insbesondere der Knotenpunkt Fürther Straße / Limbacher Straße ist vollständig umbaut und liegt mit den angrenzenden Grundstücken nicht im Eigentum der Stadt Schwabach und auch nur in einem kleinen Teil im Eigentum des Investors. Die Knotenpunktsituationen bestimmen somit die Leistungsfähigkeit der gesamten Straße (Anlage, Seite 3).

Aufbauend auf der Breite des vorhandenen Straßenraums und den Grundstücken des Investors wurden vom Büro R+T Verkehrsplanung Möglichkeiten untersucht, wie die notwendigen Zufahrten zur Erschließung des Bauvorhabens und die Knotenpunkte richtlinienkonform gestaltet werden können, so dass der Verkehrsfluss verbessert wird.

II.3 Ziele der Planung

Für die Fürther Straße und in Verlängerung die Weißenburger Straße soll die wichtige Verkehrsfunktion, auch unter Betrachtung der möglichen verkehrlichen Entlastung des „Innenstadtrings“ erhalten bleiben.

Bei der Gestaltung und Signalisierung der Knotenpunkte sind die entsprechenden aktuellen Richtlinien zu berücksichtigen und eine ausreichende Verkehrsqualität an den Knotenpunkten zu gewährleisten.

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrsmengen soll die Straße den Verkehr aufnehmen können und gleichzeitig in ihrer Ausbildung des Straßenraums eine Einbindung in die Stadtstruktur ermöglichen. Damit verbunden ist eine Reduzierung der trennenden Wirkung zwischen den Siedlungsbereichen.

Damit verbunden sollen barrierefreie und sichere Fußgängerquerungen ermöglicht werden, Flächen zur Straßenraumbegrünung und eine sichere Führung des Radverkehrs erfolgen. Für die Revitalisierung des ehem. Niehoff-Geländes ist eine Anbindung der Erschließung und der Tiefgaragen unter Berücksichtigung der Topographie / Höhenprofil notwendig, jedoch auf ein dringend erforderliches Maß reduziert.

II.4 Lösungsvorschläge – Beschreibung der Ausführungsvarianten

Das Büro R+T Verkehrsplanung hat für den Bereich Fürther Straße, zwischen Limbacher Straße und Hardenbergstraße Ausführungsvarianten entwickelt, die richtlinienkonform den künftigen Verkehr aufnehmen können und dabei neben dem Kfz-Verkehr auch Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt sowie die Anbindung der anstehenden Gebietsentwicklung auf dem Gelände der ehem. Maschinenfabrik Niehoff hin zu einem städtischen Quartier.

Die der Vollständigkeit beigefügte Darstellung des Bestands ist, unabhängig von der v.g. Gebietsentwicklung nicht möglich, da sie nicht der RiLSA entspricht. Eine Umgestaltung ist unumgänglich.

Das Planungsbüro R+T Verkehrsplanung wird die Ausführungsvarianten in der Sitzung erläutern.

Ausführungsvariante 1

Der öffentliche Raum wird innerhalb des zur Verfügung stehenden Flächenbestands so umgestaltet (Anlage, Seite 4+5), dass der durchgehende Verkehr auf je einer Fahrspur verläuft. Zur erforderlichen getrennten Signalisierung der Linksabbieger wird in der Mitte zwischen den Fahrbahnen ein Bereich geführt, der sowohl die wechselseitig geführten Linksabbiegespuren beinhaltet als auch mögliche – ggf. auch länger gezogene Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer evtl. kombiniert mit Grünflächen in der Straßenmitte. Auf Grund des vorhandenen Straßenraums können neben den beidseitigen Gehwegen getrennte Radverkehrsanlagen errichtet und Straßenbegleitgrün vorgesehen werden (Abb. 5, Beispiel Ulm). Im Bereich der Knotenpunkte ist, je nach Flächenverfügbarkeit, die Ausbildung einer Rechtsabbiegespur sinnvoll.

Ausführungsvariante 2

Diese Ausführungsvariante (Anlage, Seite 6) unterscheidet sich von der Variante 1 dahingehend, dass in Richtung Nürnberger Straße der Verkehr zweispurig geführt wird. Die erforderliche Gesamtbreite von ca. 20,50 m des öffentlichen Raums erhöht sich dadurch um ca. 3 m. In einer Gesamtbetrachtung zwischen der Bahnhofstraße und der Nürnberger Straße müsste geprüft werden, ob die vorhandenen öffentlichen Flächen ausreichen. Eine straßenbegleitende Begrünung ist ohne zusätzlichen Flächenerwerb nicht zu erwarten.

Im Bereich der Knotenpunkte (z.B. Fürther Straße / Limbacher Straße) ergeben sich teilweise „Engstellen“, die den Verkehrsfluss maßgeblich negativ beeinflussen, da eine Aufweitung der Fahrspuren für eine separate Rechtsabbiegespur auf Grund des Gebäudebestands nicht möglich ist.

Ausführungsvariante 3

Bei dieser Variante würde der durchgehende Verkehr auf je zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung geführt werden, gegenüber dem Bestand wäre eine zusätzliche Abbiegespur für Linksabbieger erforderlich. Die Gesamtbreite des Straßenraums mit ca. 23,50 m ergibt sich nicht aus dem Bestand, durchgehend wäre Grunderwerb notwendig. Auf Grund der bestehenden Bebauung entlang der Straße ist eine Umsetzung nicht möglich. Insbesondere an den Knotenpunkten wäre noch weiter Grunderwerb notwendig, wenn die Rechtsabbieger getrennt geführt werden, um den vermeintlich fließenden Geradeausverkehr nicht zu blockieren.

Weitere Untersuchungen

In Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg wurden weitere potenzielle Möglichkeiten untersucht, die Leistungsfähigkeit im Bedarfsfall im untersuchten Bereich zwischen der Limbacher Straße und Hardenbergstraße weiter zu erhöhen, ohne den gesamten Gebäudebestand zu überplanen und dennoch die möglichen Verkehrsverlagerungen aus dem Innenstadtring aufnehmen zu können.

II.5 Fachliche Einschätzung und Empfehlung zu den Ausführungsvarianten

Ausführungsvariante 1 – wird empfohlen

Ausgehend von den v.g. Ausführungsvarianten (Anlage, Seite 7+8) wird die Ausführungsvariante 1 favorisiert, da sie, auf Grund der Vermeidung von Störungen (Linksabbieger, Fahrradfahrer auf der Fahrbahn) eine gute Qualität des Verkehrsflusses erwarten lässt und gleichzeitig allen Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit gibt. Gleichzeitig bietet die Ausbildung dieses Straßenquerschnitts die Qualität einer Stadtstraße und lässt ggf. Möglichkeiten einer straßenbegleitenden Begrünung offen.

Für Fußgänger und Radfahrer ist über die Furten an den Ampeln hinaus an bestimmten Stellen eine Querung der Fahrbahn ohne Lichtsignalanlage mit Hilfe von (teilweise länger gezogenen) Mittelinseln möglich. Durch die Ausbildung jeweils einer Fahrradspur (Radstreifen, breiter als das Mindestmaß von 1,85 m) würde der Fahrzeugverkehr nicht zusätzlich eingeschränkt werden und für die Verkehrsteilnehmer mehr Verkehrssicherheit entstehen.

Die Ein- und Ausfahrt in das ehem. Niehoff-Gelände an den erforderlichen Punkten ist als Rechts- und Linksabbieger möglich.

Ausführungsvariante 2 – wird nur bedingt empfohlen

Ausführungsvariante 2 wird dann als notwendig betrachtet, wenn die Kapazitätsgrenzen der Leistungsfähigkeit im gesamten Streckenabschnitt durch die Ausführungsvariante 1 nicht gegeben wären.

Eine direkte Querung der Fahrbahn ist bei dieser Variante für Fußgänger und Radfahrer ohne (kostenaufwändige) Lichtsignalanlage nicht möglich. Gleichzeitig lässt die Ausnutzung des Straßenraums in der vorhandenen Breite voraussichtlich keine Möglichkeiten offen, Straßenbegleitgrün zu integrieren.

Die Ein- und Ausfahrt in das ehem. Niehoff-Gelände an den erforderlichen Punkten ist als Rechts- und Linksabbieger möglich, jedoch entstehen durch die zweispurige Führung der Fahrbahn in Richtung Nürnberger Straße mit erheblichen Wartezeiten zu rechnen.

Ausführungsvariante 3 – wird nicht empfohlen

Für Ausführungsvariante 3 ist wesentlich mehr Straßenbreite erforderlich, die bereits im untersuchten Streckenabschnitt nicht vorhanden ist. Auf Grund der vorhandenen angrenzenden umfangreichen Bebauung ist eine Verbreiterung des Straßenraums nicht realistisch. Gleichzeitig würde die Straße eine bestehende sehr starke Trennwirkung innerhalb des Stadtgebiets weiter verstärken. Eine Weiterbetrachtung erweist sich als nicht zielführend.

Die Ein- und Ausfahrt in das ehem. Niehoff-Gelände an den erforderlichen Punkten ist nur als Rechtsabbieger möglich, was entsprechende Umfahrungen durch umliegende Straßen erforderlich macht und dort zur Verkehrszunahme führt.

II.6 Weiteres Vorgehen

Auf der Grundlage der vorgeschlagenen Ausführungsvarianten 1 und 2 soll die Durchgängigkeit der Verkehrsführung auf die anschließenden Streckenabschnitte zwischen der Bahnhofstraße und der Nürnberger Straße geprüft werden, damit die Ergebnisse rechtzeitig in das anstehende Bebauungsplanverfahren aufgenommen werden können. Dabei ist die Möglichkeit der Entlastung des „Innenstadtrings“ zu berücksichtigen. Neben der Verkehrsqualität sind die Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufzuzeigen. Darüber hinaus sind potenzielle Optimierungen für den künftigen Bereich zu ermitteln.

Die Thematik ist im Mobilitätsplan weiter zu diskutieren, da die gewählte Variante im Sinne einer einheitlichen Streckencharakteristik auch für die weiteren Abschnitte der Fürther und Weißenburger Straße Vorbild sein sollte. Da für die Revitalisierung des ehem. Nieff-Geländes nicht so lange gewartet werden kann, der Investor zeitnah Klarheit braucht und sich die grundsätzlichen Planungsziele der Fürther Straße nicht ändern werden, muss eine Entscheidung zu dem Thema in diesem Abschnitt vorab getroffen werden.

Für die anstehende Aufstellung des Bebauungsplans im Bereich des ehem. Niehoff-Geländes in der Fürther Straße soll die Ausführungsvariante 1 zu Grunde gelegt werden. Im Verfahren ist ein Wechsel auf die Ausführungsvariante 2 grundsätzlich offen zu halten, falls diese für den gesamten Straßenverlauf als notwendig und realisierbar erachtet wird. Um das Bauleitplanverfahren nicht aufzuhalten, ist die v.g. Gesamtbetrachtung zeitnah vorzunehmen und die erforderlichen finanziellen Mittel bereitzustellen.

Die Ergebnisse werden im Ausschuss für Umwelt und Mobilität vorgestellt und die empfohlene Ausführungsvariante künftigen Bebauungsplänen im Bereich zwischen der Bahnhofstraße und der Nürnberger Straße zu Grunde gelegt. Der dann festgelegte Querschnitt kann als Muster für den gesamten Straßenbereich zwischen Bahnhofstraße und Nürnberger Straße dienen.

III. Kosten

Die Machbarkeitsuntersuchung für die weiteren Abschnitte der Fürther Straße und der Weißenburger Straße sowie Detailplanungen werden ca. 80.000 € kosten. Die Mittel werden zum Nachtragshaushalt 2021 angemeldet.

Zu den Baukosten bzw. Kosten für die LSA Anpassung im Abschnitt zwischen Hardenbergstraße und Limbacher Straße wird ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor abzuschließen sein. Zu den Kosten und dem Anteil, den die Stadt zu tragen hat, können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden, dazu ist eine Detailplanung notwendig.

IV. Klimaschutz