

Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: FB 5/220/2022

Beratungsfolge	Termin	
Bau- und Umweltausschuss	06.12.2022	öffentlich
Stadtrat der Stadt Lauf	13.12.2022	öffentlich

Umgestaltung der Altdorfer Straße – Vorstellung der Vorplanung

Die Altdorfer Straße ist eine von drei Haupteinfahrtsstraßen ins Laufer Stadtgebiet. Durch die Anbindung der Autobahn an diverse Gewerbe- und Industriegebiete sowie ins Stadtzentrum kann die Altdorfer Straße als wichtige Zufahrtsstraße der Stadt Lauf angesehen werden. Von dieser zweigen mehrere Nebenstraßen ab. Diese verbinden die östlich gelegenen Wohngebiete mit der Bertleinschule im Westen der Altdorfer Straße. Im Einmündungsbereich vom Südring zur Altdorfer Straße liegt der ASB Kindergarten. Auf der gegenüberliegenden Kreuzungsseite befindet sich das Landratsamt Nürnberger Land. Sowohl das Landratsamt als auch die Bertleinschule werden über mehrere Buslinien mehrmals täglich angefahren.

Aus den eben genannten Gegebenheiten entsteht frequenziell morgens, mittags und abends ein hohes Verkehrsaufkommen bestehend aus Fußgänger-, Rad- und motorisiertem Verkehr.

Die Altdorfer Straße befindet sich in einem schadhaften Zustand. Im Rahmen eines Vollausbaus soll der Straßenraum unter aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten umgestaltet werden.

Mit Beschluss vom Juli 2021 hat das Ingenieurbüro Gauff aus Nürnberg den Auftrag erhalten, die Planung für die Sanierung bzw. Umgestaltung durchzuführen.

Der Ausbaubereich umfasst das Gebiet zwischen der Kreuzung Waldluststraße / Südring und der Kreuzung Christof-Treu-Straße / Richard-Wagner-Straße.

Um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden, wird der Straßenzug neu aufgeteilt. Der zukünftige Querschnitt beinhaltet beidseitige Gehwege. Auf westlicher Seite folgt ein Radfahrstreifen, um den Radverkehr stadtauswärts zu führen. Im Anschluss wird eine neue Fahrbahn mit schmalerer Spurbreite errichtet. Auf östlicher Seite grenzen an die Fahrbahn ebenfalls ein Radfahrstreifen und ein Grünstreifen an. Dieser Grünstreifen wird von einzelnen Parkständen unterbrochen.

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um den Ausbau/Neubau einer bestehenden Straße. Da sich diese zwischen zwei Grundstücksgrenzen befindet, sind die Möglichkeiten der Gestaltung und Entwicklung stark begrenzt. So wurden drei mögliche Varianten für die Gestaltung des Knotenpunkts Südring/Waldluststraße entworfen und zwei weitere Varianten für den Streckenabschnitt bis zum Knotenpunkt Christof-Treu-Straße.

Die beiden Streckenvarianten unterscheiden sich lediglich in der Fahrbahnbreite.

Bei beiden Varianten wurden beidseitige Gehwege mit 2,0 m und Radfahrstreifen mit 1,85m angelegt.

So wurde bei Variante 1 eine Fahrbahnbreite von 6,35m gewählt. Diese erlaubt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Variante 2 dagegen besitzt eine Fahrbahnbreite von 6,15m und begrenzt somit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

Die gewonnenen 20 cm kommen sowohl dem Grünstreifen als auch dem Sicherheitsstreifen zwischen den Parkständen und dem Radweg zugute.

Für die Anordnung der Parkstände auf der Trasse wurden ebenfalls zwei mögliche Aufteilungen erarbeitet. Variante 3 sieht vier Parkflächen mit jeweils zwei Parkständen vor. Als Alternative (Variante 4) wären zwei Parkbuchten mit jeweils 3 Stellplätzen möglich.

Für die Ausbildung des zukünftigen Knotenpunktes wurden vier mögliche Lösungen erarbeitet und entsprechend den Vor- und Nachteilen abgewogen.

Bei **Variante A** handelt es sich um einen Kreisverkehr, welcher entsprechend den Grundstücksgrenzen angepasst wurde.

Für **Variante B** wurde ebenfalls ein Kreisverkehr vorgesehen. Dieser ist jedoch nicht an die Grundstücksgrenzen angepasst, sodass Grunderwerb notwendig werden würde.

Variante C entspricht größtenteils der jetzigen Kreuzungssituation. Anstelle des Linksabbiegestreifens zur Waldluststraße wird eine Querungshilfe angeordnet.

Diese ermöglicht ein leichteres Queren der Straße für Fußgänger.

In **Variante D** wird die aktuelle Kreuzung beibehalten und eine weitere Querungshilfe zwischen Knotenpunkt und Bushaltestelle angeordnet.

Alternative	Vorteile	Nachteile
Variante 1 (Fahrbahnbreite 6,35m)	- Mehr Raum für den Begegnungsverkehr Lkw/Lkw	- längere Anhaltewege durch höhere Geschwindigkeit - höhere Geschwindigkeit - höhere Lärm- und Schadstoff-Emissionen
Variante 2 (Fahrbahnbreite 6,15m)	- reduzierte Geschwindigkeiten - niedrigere Lärm- und Schadstoff-Emissionen - kaum veränderte Leistungsfähigkeit	- Begegnungsverkehr Lkw/Lkw durch engere Fahrbahn etwas eingeschränkt
Variante 3 (4 Parkbuchten zu je 2 Stellplätzen)	- mehr Stellplätze	- kleinere Grünfläche - nur Rückwärtsparken möglich
Variante 4 (2 Parkbuchten zu je 3 Stellplätzen)	- längere Stellplätze - größere Grünfläche	- weniger Stellplätze
A: Kreisverkehr (Avocadoform)	- Weniger Konfliktpunkte der Verkehrsströme gegenüber einer standardmäßigen Kreuzung - Besserer Verkehrsfluss als standardmäßige Kreuzung - Verschwenkung führt zu einer reduzierten Einfahrtsgeschwindigkeit ins Stadtgebiet	- höherer Flächenbedarf - Radfahrstreifen endet vor Kreisverkehr -> Eingliederung der Radfahrer in den Straßenverkehr - Aus dem Südring kommend keine Möglichkeit zum direkten Rechtsabbiegen für Busse, LKW etc.
B: Kreisverkehr	- Weniger Konfliktpunkte der Verkehrsströme gegenüber einer standardmäßigen Kreuzung - Besserer Verkehrsfluss als standardmäßige Kreuzung - Verschwenkung führt zu einer reduzierten Einfahrtsgeschwindigkeit ins Stadtgebiet	- höherer Flächenbedarf - Radfahrstreifen endet vor Kreisverkehr -> Eingliederung der Radfahrer in den Straßenverkehr (Mischverkehr) - Grunderwerb notwendig, aber aktuell keine Verkaufsbereitschaft - Aus dem Südring kommend keine Möglichkeit zum direkten Rechtsabbiegen für Busse, LKW etc.
C: südliche Querungshilfe	- kürzere Fußwege gegenüber dem Kreisverkehr - durchgängiger Radfahrstreifen über den Knotenpunkt - direktes Abbiegen aus dem	- mehr Konfliktpunkte zwischen Verkehrsströmen - reduzierte Leistungsfähigkeit durch Vorfahrtsregelung - keine Reduzierung der

	Südring von Linienbussen etc. möglich	Geschwindigkeit aufgrund der Geometrie
D: Querungshilfe Nord und Süd	- kürzere Fußwege gegenüber dem Kreisverkehr - durchgängiger Radfahrstreifen über den Knotenpunkt in südlicher Richtung - direktes Abbiegen aus dem Südring von Linienbussen etc. möglich	- mehr Konfliktpunkte zwischen Verkehrsströmen - reduzierte Leistungsfähigkeit durch Vorfahrtsregelung - keine Reduzierung der Geschwindigkeit aufgrund der Geometrie - unterbrochener Radfahrstreifen stadteinwärts - Abbiegen aus dem Südring ist erschwert

Aufgrund der vorgenannten Vor- und Nachteile schlägt die Verwaltung vor, im Rahmen der Entwurfsplanung die Varianten 2, 4 und C weiter zu verfolgen.

Die Kosten belaufen sich nach Kostenschätzung von 31.08.2022 bei Realisierung dieser Vorgaben auf ca. 2,2 Mio. € brutto.

Nebenkosten sind noch nicht enthalten. Für die Alternative des Avocado förmigen Kreisverkehrs werden weitere Baukosten von mehr als 100.000 € fällig.

Laut aktuellen Zeitplan ist vorgesehen, die Maßnahme baulich in den Jahren 2025 und 2026 umzusetzen.

Für die Umsetzung wird noch geprüft, inwieweit eine Förderung aus Städtebauförderung oder aus GVFG Mitteln möglich ist.

Im Zuge der Entwurfsplanung werden alle wichtigen Interessensvertreter und auch die Öffentlichkeit an der Planung informiert und beteiligt. Hierzu werden diverse Abstimmungstermine und „runde Tische“ veranstaltet.

Vorschlag zum Beschluss:

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt dem Stadtrat:

- 1) Die Vorplanung mit den dargestellten Varianten (Planstand gepr. 29.09.2022) wird zur Kenntnis genommen.
- 2) Im Rahmen der Entwurfsplanung sollen für Streckenabschnitt die Varianten 2 (Fahrbahnbreite 6,15m) und 4 (2 Parkbuchten mit je 3 Stellplätzen) weiter ausgearbeitet werden. Für die Gestaltung des Knotenbereichs soll Variante C weiterverfolgt werden.
- 3) Die Baukosten von aktuell ca. 2,2 Mio. € brutto (Kostenschätzung Vorplanung vom 31.08.2022) und die entsprechenden Nebenkosten in Höhe von ca. 25 % werden im Haushalt bereitgestellt.

Lauf a.d. Pegnitz, 29.11.2022
Stadt Lauf a.d. Pegnitz
Fachbereich 5
i.A.

Schwarzott