

Liste der denkbaren Verkehrslösungen für die Ortsdurchfahrt Stein

10.07.2018

Diese Liste ist eine Sammlung von **Möglichkeiten** zur Lösung oder zumindest Verbesserung für die Verkehrsprobleme auf der Steiner Hauptstraße / B 14 dienen könnten und die bereits diskutiert wurden oder noch zu diskutieren sind. Damit soll eine Verengung auf eine Lösung zu Beginn vermieden werden. **Sie sollten durch ein intermodales Verkehrsgutachten überprüft werden auf ihre technische Realisierbarkeit und ihre Entlastungswirkung.** Die Aufnahme in die Liste erfolgte ergebnisoffen, d.h. es ist nicht davon auszugehen, dass alle der genannten Alternativen auch wirklich realisierbar und wirksam sind.

Die Aufnahme in die Liste stellt auch keine Bewertung dar, ob diese Projekte aus Umwelt- oder Stadtentwicklungssicht wünschenswert sind.

Die Maßnahmen sind mit „mittelfristig“ (vermutlich im Zeitraum von 3 – 5 Jahren realisierbar) und „langfristig“ (vermutlich im Zeitraum über 10 Jahren realisierbar) gekennzeichnet.

1. ÖPNV

1.1. Verbesserte ÖPNV-Verbindung ab Stein auf den S-Bahn-Anschluss Unterasbach (mittelfristig)

Derzeit ist der Busverkehr in Stein hauptsächlich auf die U-Bahn-Endhaltestelle Röthenbach ausgerichtet. Dies bedeutet, dass der ÖPNV hauptsächlich über den ohnehin überlasteten Rednitzübergang Stein geführt wird und zusätzlich belastet. Der ÖPNV hat dadurch – bei Belastungssituationen – keinen Zeitvorteil gegenüber dem PKW-Verkehr.

Es wäre zu prüfen, inwieweit eine stärkere Ausrichtung des Busverkehrs auf die S-Bahn-Haltestelle Unterasbach (mit S-Bahn getaktete Zubringer, wobei auch getaktete Rückfahrten bis später in den Abend gewährleistet sein müssten, um die Akzeptanz zu erhöhen) eine Entlastung des Steiner Verkehrs bringen könnte.

Weiterhin ist eine Ausweitung des P+R-Angebots in Unterasbach zu prüfen.

Sowohl für den Busverkehr als auch das P+R-Angebot sollte ein Zugang über die Mühlstraße und ein Zubringer über die „Steiner Grenze“ geprüft werden.

1.2. Bessere S-Bahn-Taktung bis Ansbach (mittelfristig / langfristig, je nach Ausbauerfordernissen)

In einem weiteren, zusätzlichen Schritt könnte geprüft werden, ob eine bessere Taktung der S-Bahn (derzeit 20 Min, künftig 10 Min) eine zusätzliche Verbesserung bringen kann. Hierzu wäre allerdings vermutlich ein zweispuriger Ausbau der S-Bahn erforderlich.

1.3. Beschleunigte Busspur entlang der Deutenbacher Straße (mittelfristig)

Derzeit geht die Führung des Busses nach Nürnberg über die Steiner Hauptstraße. Der Bus hat insofern keinen Zeitvorteil gegenüber dem PKW-Verkehr. Durch einen Zeitvorteil des ÖPNV könnte die Attraktivität steigen.

Es wäre zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, den Busverkehr zu beschleunigen. Hier gibt es insbesondere folgende Möglichkeit: Die Deutenbacher Straße wird zwischen Hauptstraße und Einmündung Albertus-Magnus-Straße zeitweise (z.B. von 6 bis 9 h) in Richtung Albertus-Magnus-Straße für den PKW-Verkehr gesperrt und für eine Busspur in Richtung Hauptstraße freigegeben. In dieser Zeit ist der PKW-Verkehr aus Richtung Nürnberg ohnehin schwächer und kann über die Hauptstraße und die Knauppstraße in einer Schleife geführt werden.

1.4. U-Bahn-Verlängerung Endpunkt Weiherberg (langfristig)

Es sollte eine U-Bahn-Verlängerung ab Röthenbach bis zum Weiherberg geprüft werden mit einem umfassenden Park- und Ride-Angebot (am Weiherberg) für den Verkehr aus Richtung Westen.

Hierbei wäre u.a. der notwendige Umfang von P+R-Anlagen zu bemessen, um ausreichend Umsteigemöglichkeiten für den Verkehr aus Richtung Westen zu bieten.

1.5. U-Bahn-Verlängerung Endpunkt Weiherberg / Südschwenk (langfristig)

Bei einer möglichen Verlängerung der U-Bahn auf Nürnberger Gebiet in Richtung Eibach wäre zu überprüfen, ob eine oberirdische Rednitzquerung möglich wäre in Richtung Goethering. Die U-Bahn könnte dann unterirdisch bis zum Weiherberg geführt werden. Hier wäre dann ein Endpunkt.

Auch hier wäre der u.a. notwendige Umfang von P+R-Anlagen zu bemessen.

1.6. Neue ÖPNV-Trasse Nordschwenk (Stadtbahn/U-Bahn) (langfristig)

Das zentrale Problem der U-Bahn scheint technisch und kostenmäßig die Untertunnelung Steins zu sein. Es wäre zu überprüfen, ob es eine oberirdische Möglichkeit einer ÖPNV-Anbindung von Stein gibt. Dabei könnten die Überquerungsmöglichkeiten der Rednitz nordwestlich der Hauptstraße in Richtung Bahntrasse überprüft werden. Beispielsweise wäre die Bahnabzweigung zum Kraftwerk zu überdenken. Die Führung könnte dann auf oder entlang der Bahnverbindung Nürnberg-Ansbach im Idealfall bis Schweinau führen, im ungünstigeren Fall nur bis Steiner Bahnhof.

Als Verkehrsmittel könnten hier die U-Bahn oder eine Stadtbahn dienen.

1.7. Neue ÖPNV-Trasse (Seilbahn / H-Bahn) (langfristig)

Möglicherweise einfacher zu realisieren – da nicht an Bahntrassen gebunden – könnte eine Seilbahn sein. Diese könnte ebenfalls entlang der oben untersuchten Trassen führen.

(<http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de/Blickpunkt/Im-Fokus/Infrastruktur-des-Monats/04493/Artikel/Seilbahnen--OePNV-Alternativen-ueber-dem-Stau/03986>).

Um ein zu häufiges Umsteigen zu vermeiden, sollte diese jedoch bis Schweinau geführt werden.

2. Straßenbau und verkehrsleitende Maßnahmen

2.1. Einschränkung des LKW-Verkehrs entlang der B 14 (kurz- und mittelfristig)

Derzeit ist die B 14 eine für LKWs kostengünstige (kürzere Strecke) sowie weniger stauanfällige Ausweichroute in Richtung Westen.

Zu prüfen wäre, welche Entlastung durch eine Einschränkung des LKW-Verkehrs entlang der B 14 ab Heilsbronn/Neuendettelsau bis zur A 73 denkbar wäre. Hierbei sollten die Optionen

Nachtfahrverbot und Fahrverbot für LKW überprüft werden. Hierbei wäre eine „Anliegerregelung“ für den Lieferverkehr Heilsbronn und Stein zu berücksichtigen.

2.2. Reduktion der Stellplätze für PKW im Steiner Stadtgebiet (kurz- und mittelfristig)

Es gibt Überlegungen, dass durch eine Reduktion von Stellplätzen für PKW (Unterschreiten der Vorgaben der Stellplatzverordnung) bei gleichzeitigem Ausbau von E-Tankstellen, Carsharing-Angeboten, Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für selbstfahrende Taxis der Bestand an PKW insgesamt reduziert werden könnte. Hierdurch könnte insgesamt eine Verkehrsentslastung auch für die Ortsdurchfahrt Stein entstehen.

Die verkehrsentslastende Wirkung einer solchen Stellplatzreduktion im Steiner Stadtgebiet wäre in einem Gutachten zu überprüfen. Es ist anzumerken, dass ich vermute, dass hierdurch keine Entlastung entsteht. Dieser Vorschlag wird derzeit in Mobilitätsgutachten diskutiert und wurde der Vollständigkeit halber aufgenommen.

2.3. Durchgehend dreispuriger Ausbau der A 6 von Kreuz Crailsheim bis Anschlussstelle Nürnberg-Süd (langfristig)

Der durchgängig dreispurige Ausbau der A 6 von Kreuz Crailsheim bis Anschlussstelle Nürnberg-Süd kann eine Verringerung der Staugefahr an dieser Strecke ermöglichen. Hierdurch könnte eine laufende Entlastung entstehen, aber auch die Häufigkeit der Spitzenbelastung bei Staus entlang der A 6 verringert werden. Beides gilt es zu prüfen.

2.4. Untertunnelung Stein (langfristig)

Mit einer großräumigen Untertunnelung Steins und Röthenbachs könnte die Verkehrsbelastung reduziert werden und gleichzeitig die Richtung des bisherigen Verkehrsstroms weitgehend beibehalten werden. Der Verkehr in Richtung Nürnberg Zentrum und Norden würde nicht – wie bei der im Bundesverkehrswegeplan angedachten Umgehung – durch die dann herabgestufte Ortsdurchfahrt Stein gelenkt oder großräumig über den Nürnberger Süden auf den Frankenschnellweg gelenkt.

Als Alternative wäre eine Untertunnelung Steins und Röthenbachs zu prüfen. Die derzeit dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegende Trasse mit einer Gesamtlänge von 5,1 km sieht eine 1,9 km lange Untertunnelung vor. Es wäre zu prüfen, ob eine Untertunnelung Steins und Röthenbachs hier – unter Berücksichtigung des nicht erforderlichen Straßenneubaus – nicht zu ähnlichen finanziellen und technischen Ergebnissen führt.

2.5. Umgehungsstraße „Verbindungsstraße West“ (langfristig)

Denkbar wäre eine Umgehungsstraße entlang der Trasse der ehemaligen Verbindungsstraße West nach Zirndorf mit Anschluss Hügelstraße bei Untertunnelung des Hainbergs. In dem Intraplan-Verkehrsgutachten aus den 80er Jahren wurde die Verbindungsstraße West mit einer hohen Entlastungswirkung bezeichnet. Es wäre zu prüfen, ob dies auch heute noch zutrifft.