

## **Hinterm Bahnhof – Herausnahme aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen**

### Entscheidungsvorlage

Im Generalverkehrsplan ist die Straße Hinterm Bahnhof bisher als Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die geplante Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes sieht eine Stärkung der Aufenthaltsqualität des gesamten Bereichs am Südausgang des Hauptbahnhofs vor.

Die Verkehrsmenge liegt derzeit bei ca. 7.000 Kfz/24 h in Fahrtrichtung Osten.

Es ist geplant, mit Abschluss der Umgestaltung des Platzes die Einbahnrichtung aufzuheben. Diese Maßnahme wurde bereits im Zusammenhang mit der Planung der Straßenbahn in der nördlichen Pillenreuther Straße vorgeschlagen. Durch die neue Gleisstrasse ist es für den Kfz-Verkehr zu Einbußen der Leistungsfähigkeit am Knoten Frauentorgraben/Bahnhofsplatz gekommen. Die Öffnung der Einbahnstraße Hinterm Bahnhof führt durch die Schaffung neuer Fahrbeziehungen zu einer Entlastung am Bahnhofsplatz; insbesondere wird die Erreichbarkeit der Südseite des Hauptbahnhofs aus den südlichen bzw. östlichen Stadtteilen von Nürnberg verbessert. Beispiel: Wer aus Richtung Mögeldorf/Wöhrder See den Hauptbahnhof anfährt, kann künftig über die Route Marientunnel – Köhnstraße – Allersberger Straße – Hinterm Bahnhof direkt den Südausgang des Bahnhofs erreichen, ohne den Umweg über den Bahnhofsplatz nehmen zu müssen.

Für die Fahrtrichtung nach Westen werden ca. 2.000 Kfz/24h prognostiziert.

Für den Radverkehr entsteht eine neue attraktive Route.

### **Umgestaltung Nelson-Mandela-Platz**

Zur Aufwertung des südlichen Bahnhofsumfeldes wurde 2009 ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes durchgeführt. Derzeit wird die Entwurfsplanung auf der Grundlage des Siegerentwurfes von Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten erstellt. Die Bauausführung ist für 2015/2016 vorgesehen.

Der Entwurf von Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten eröffnet die Chance, einen Beitrag zur Entwicklung des Gesamtquartiers Südstadt zu leisten. Mit einheitlicher Formensprache werden die verschiedenen Funktionen wie Stadtteilplatz, Parkplätze, Grün und Vorzone am südlichen Bahnhofsaustritt zu einem harmonischen Platz umgestaltet. Die Straße Hinterm Bahnhof, derzeit noch trennendes Element zwischen der Platzfläche und den Zugängen zum Bahnhof, soll in ihrer gesamten Länge zwischen Pillenreuther Straße und Allersberger Straße in die Umgestaltung einbezogen werden und sich optisch und funktional in die Platzfläche einfügen. Fußgänger sollen die Fahrbahn ohne Lichtsignalanlage sicher queren können. Zudem ist vorgesehen, die Einbahnrichtung aufzuheben, um durch Zweirichtungsverkehr die Quartierserschließung zu verbessern und die Geschwindigkeit zu dämpfen.

Die Straße Hinterm Bahnhof wird somit ihren Charakter als Hauptverkehrsstraße mit zwei Fahrspuren in Einbahnrichtung verlieren. Die Einstufung als Hauptverkehrsstraße, auf der Tempo 50 gilt, ist mit dem Gestaltungskonzept nicht vereinbar.

Aufgrund ihrer Lage im Verkehrsnetz erfüllt die Straße Hinterm Bahnhof keine Funktion als Hauptverkehrsstraße. Die in dieser Relation verlaufenden Verkehrsströme nehmen bereits zum Großteil der nördlich gelegene Bahnhofsplatz sowie die südlich gelegene Wölkernstraße auf.

### **Geschwindigkeitsreduzierte Zone**

Aufgrund der Neugestaltung des Platz- und Straßenbereichs sowie dem Entfall der Straße als Hauptverkehrsstraße ist eine geschwindigkeitsbeschränkte Zone auf der gesamten Länge zwischen Pillenreuther Straße und Allersberger Straße, z.B. durch eine Erweiterung der Tempo 30-Zone Galgenhof auf die Straße Hinterm Bahnhof, möglich (§ 45 Abs. 1c StVO):

- Der Beschilderungsaufwand ist gering: Jeweils nur am Anfang/Ende der Zone ist eine Beschilderung erforderlich; an der Einmündung Hummelsteiner Weg/Hinterm Bahnhof könnten die Schilder im Gegenzug entfallen.
- Einführung von rechts vor links zur Geschwindigkeitsdämpfung
- Eigenständige Radverkehrsanlagen sind entbehrlich.
- Der Einsatz von Lichtsignalanlagen ist innerhalb der Zone nicht erforderlich.

Da die Straße Hinterm Bahnhof ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße verloren hat und im Zuge der Umgestaltung auch die baulichen Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung geschaffen wurden, kann sie aus dem durch den Generalverkehrsplan der Stadt Nürnberg definierten Hauptverkehrsstraßennetz herausgenommen werden.

### **Empfehlung**

Um die Einführung einer Zone mit Tempo 30 oder ggf. einer noch niedrigeren Geschwindigkeit im Bereich Nelson-Mandela-Platz zu ermöglichen, empfiehlt die Verwaltung, die Straße Hinterm Bahnhof aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen herauszunehmen. Somit würde sie künftig als Haupteinfahrstraße gelten. Funktionale Nachteile sind durch die Abstufung nicht zu erwarten.

Mit Realisierung der Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes stünde somit der Einführung einer geschwindigkeitsreduzierten Zone rechtlich nichts im Wege.