

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/195/2022

## Umwidmung der Bundesstraße B4 in Erlangen zur Kreisstraße - Prüfauftrag

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.10.2022	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.10.2022	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.10.2022	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Amt 66, ZV StUB

## I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt,

- zu prüfen, wie sich die veränderte Verkehrssituation auf Verkehrsbedeutung der jetzigen Bundesstraße B4 zwischen BAB A73 und BAB A3 und die damit verbundene Klassifizierung der Straße auswirkt;
- mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung abzustimmen, ob in der Folge eine Umstufung vorzunehmen wäre;
- aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Bundesstraße B4, die von der Stadtgrenze Nürnberg bis zur BAB A73 durch Erlangen verläuft und sich zwischen Südkreuzung bis zur BAB-Anschlussstelle Erlangen Bruck in städtischer Baulast befindet, hat in den vergangenen Jahren ihre verkehrliche Bedeutung erheblich verändert. Insbesondere durch den Ausbau der A3 und des Autobahnkreuzes Fürth / Erlangen nutzt der Durchgangsverkehr in hohem Maße die Bundesautobahnen A 3 und A 73, der Verkehr auf der B4 zwischen den BAB-Anschlussstellen Tennenlohe und Bruck besteht überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr nach Erlangen.

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 2 Abs. 4 ist eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohl vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung). Folglich wäre die B4 zwischen AS Tennenlohe und AS Bruck als Kreisstraße abzustufen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Projekte Stadt-Umland-Bahn und Radschnellweg Erlangen – Nürnberg beide entlang der heutigen B4 / Äußere Nürnberger Straße geführt werden sollen. Um erhebliche bauliche Eingriffe in das FFH / Natura 2002 Gebiet Brucker Lache zu vermeiden ist es daher unumgänglich, Teile der vierstreifigen Bundesstraße 4 / Nürn-

berger Straße südlich der Erlanger Südkreuzung für diese Projekte zu nutzen.

Welche Möglichkeiten hierfür bestehen unter Berücksichtigung der weiterhin bestehenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der B4 war ein wichtiger Untersuchungsschwerpunkt des Projektes „Verkehrskonzept Erlangen Süd“. Erste belastbare Zwischenergebnisse hierfür liegen zwischenzeitlich vor (s. auch Vorlage 613/194/2022) und wurden der Staatlichen Straßenbauverwaltung, vertreten durch die Regierung von Mittelfranken und das Staatlichen Bauamt Nürnberg, vorgestellt.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass ein Rückbau von Teilen der westlichen Fahrbahn zugunsten der Projekte StUB und Radschnellweg unter Beibehaltung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr möglich ist. Hierfür müssten u. a. an der östlichen Fahrbahn ein Fahrstreifen addiert sowie eine Anpassung des Verkehrssystems erfolgen, insbesondere die Einrichtung einer signalgeregelten Kreuzung anstelle der heutigen mittels einer Brücke geführten Südspange. Anpassungen am Verkehrssystem wären auch ohne das Projekt StUB sinnvoll, um auf die aus dem Masterplan FAU Südgelände resultierende Stadtentwicklung hinsichtlich Verkehrsinfrastruktur reagieren zu können.

Nach Einschätzung der Vertreter der Staatlichen Straßenbauverwaltung sind die vorliegenden Ergebnisse aus dem „Verkehrskonzept Erlangen Süd“ bei der Abstimmung der weiteren Planungsschritte mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr als zuständige Behörde für eine Bundesstraße trotzdem kritisch zu bewerten. Grund hierfür sei, dass zwar im Bereich der B4 die Leistungsfähigkeiten nachgewiesen wurde, sich aber durch das vorgestellte Lösungskonzept trotzdem eine Qualitätsabnahme gegenüber der heutigen Situation für den Kfz-Verkehr ergeben würde. Darüber hinaus hat die Straße ihre Funktion als Bundesstraße gemäß FStrG inzwischen verloren.

Vorgeschlagen wurde daher eine genaue Prüfung der Verkehrsbedeutung und der Netzfunktion dieses Straßenabschnittes. In einer ersten Einschätzung geht die Verwaltung von einer Kreisstraße aus. Damit würde nicht nur die Planungshoheit auf die Stadt Erlangen übertragen, sondern auch die Baulastträgerschaft.

Die Vertreter der Staatlichen Straßenbauverwaltung und der Stadtverwaltung Erlangen sind sich einig über den grundsätzlichen Bedarf einer Abstufung der B4 zu einer Kreisstraßen im Abschnitt zwischen dem Bundesautobahnen A 3 und A 73. Die genaue Kilometrierung/ Abgrenzung der Baulastgrenze müsste noch im Detail abgestimmt werden. Der genaue Zeitplan für eine Umwidmung ist aktuell nicht prognostizierbar (vgl. mind. 9 Monate), da u.a. das Verfahren zu einer Abstufung nicht eindeutig festgelegt ist.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Voraussetzung für den Beginn eines derartigen Umwidmungsverfahrens und die Detailverhandlungen bzgl. Abgrenzung und Zustand der zu übergebenden Baulast ist ein Grundsatzbeschluss des Stadtrates. Basierend hierauf würden sich Stadtverwaltung und Staatsbauverwaltung weiter abstimmen bzgl. der Notwendigkeit und der Auswirkungen einer Umstufung der B4. Dies betrifft insbesondere auch die Klärung, welche weiteren Konsequenzen sich aus der Übertragung der Baulast damit langfristig für die Stadt Erlangen ergeben.

Für die formelle Einleitung des Verfahrens wäre dann ein weiterer noch zu fassender Stadtratsbeschluss erforderlich.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\**  
 *ja, negativ\**  
 *nein*

*Wenn ja, negativ:  
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\**  
 *nein\**

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

##### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang