

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/66

Verantwortliche/r:
Tiefbauamt

Vorlagennummer:
66/198/2023

Bundesstraße B4 im Stadtgebiet Erlangen, Aktuelle Verkehrsbedeutung und weiteres Vorgehen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	10.10.2023	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	17.10.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.10.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.10.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

61, EB 77, Staatliches Bauamt Nürnberg, 23

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt die Umstufung der jetzigen Bundesstraße B4 zwischen BAB A73 und BAB A3 beim Freistaat Bayern zu beantragen.

Die Verwaltung wird weiterhin beauftragt gegenüber dem Freistaat Bayern die Übernahme der sich aus der Umstufung ergebenden Baulast der Stadt Erlangen für diesen Streckenabschnitt ab dem Zeitpunkt der Umstufung zu bestätigen.

II. Begründung

In der Sitzung des UVPA am 15.11.2022 (Vorlage 613/195/2022) wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen,

1. 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;
2. mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung abzustimmen, ob in der Folge eine Umstufung vorzunehmen wäre;
3. aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zu 1. Auswirkung der veränderten Verkehrssituation auf die Klassifizierung der Straße.

In dem mittlerweile ausgearbeiteten Verkehrskonzept Erlangen Süd wurde herausgearbeitet, dass der Verkehr auf der B4 zu 90 % aus Ziel- und Quellverkehr nach und von Erlangen besteht. Ein das Bundesfernstraßennetz prägender weiträumiger Verkehrsanteil liegt nicht mehr bzw. nur noch untergeordnet vor. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der weiträumige Verkehr die inzwischen sechsstreifig ausgebaute BAB A3 und das mit Over- / Underfly deutlich leistungsfähiger

ausgebaute AK Fürth / Erlangen nutzt.

Die B4 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe (A3) und der Anschlussstelle Bruck (A73) hat spätestens mit dem Ausbau des AK Fürth-Erlangen, bei dem insbesondere die Verkehrsbeziehung Regensburg – Suhl – die gleichzeitig auch die B4 bedient – auch hier ihre ursprüngliche Funktion im Netz der Bundesfernstraßen verloren. In nördlicher Richtung zwischen Erlangen (AS Bruck) und Breitengüßbach hat sie diese Netzfunktion bereits mit Bau der A73 verloren. Als Ersatz für die B4 steht dem weiträumigen Verkehr der gut ausgebaute Streckenzug A3 - AK Fürth/Erlangen - A73 bereits jetzt zur Verfügung. Das AK Fürth/Erlangen wurde in den letzten Jahren komplett um- und ausgebaut und die Leistungsfähigkeit der A73 ist mit einer temporären Standstreifenfreigabe ertüchtigt worden. Der Ausbauzustand der Alternativroute hat sich mit diesen Maßnahmen tatsächlich geändert und damit auch der Verkehrsablauf nachhaltig gebessert. Darüber hinaus wird die B4 von der AS Erlangen-Bruck bis zur AS Breitengüßbach bereits jetzt auf rd. 50 km über die A73 geführt.

In §1 Abs.1 des Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gemäß §2 Abs.4 FStrG 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 Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

Aus dem o.g. Gutachten ergibt sich, dass die weiträumige Verkehrsbedeutung dem Grunde nach nicht mehr vorliegt, sondern zwischenzeitlich von den BAB A3 und A73 übernommen wird. Unter Berücksichtigung der Regelungen des FStrG sind die notwendigen Schritte für eine Abstufung in die Wege zu leiten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zu 2. Abstimmung mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung ob und wie eine Umstufung vorzunehmen wäre

Im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgesprächs mit der Staatsbauverwaltung am 09.08.2023 wurden die Ergebnisse des Gutachtens und die sich hieraus ergebenden nächsten Schritte besprochen.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die ermittelten Verkehrszahlen darlegen, dass die Bundesstraße B4 zwischen BAB A3 AS Tennenlohe und BAB A73 AS Bruck einen das Bundesfernstraßennetz prägenden weiträumigen Verkehrsanteil nicht mehr aufweist und somit die Funktion einer Bundesfernstraße nicht mehr gegeben ist. In der Folge ist dieser Abschnitt abzustufen. Auf Grund der Verkehrsbedeutung wird hier im Sinne des Bayerischen Straßen und Weggesetzes (BayStrWG) die Funktionalität einer Kreisstraße gesehen.

Über die Abstufung entscheidet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB). Hierzu sind dem Bund vorab jedoch Unterlagen und Informationen zu Länge des abzustufenden Straßenabschnitts sowie zum Zustand der Strecke gemäß § 6 Abs. 1a FStrG (unterlassene Unterhaltung, Grunderwerb) vorzulegen und das Einverständnis des Fernstraßen-Bundesamts einzuholen. Voraussetzung für die Einleitung eines Verfahrens zur Umstufung ist allerdings eine Zustimmung in Form eines Beschlusses des Stadtrates als künftigen Träger der Straßenbaulast.

Ohne diesen würde der Freistaat Bayern die Umstufung nicht beim Fernstraßen-Bundesamt beantragen. Die Verwaltung wird im Anschluss an die Beschlussfassung gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung die Antragstellung vorbereiten und den Freistaat Bayern unterstützen.

Auf Grund der Neuerrichtung des Fernstraßenbundesamtes im Oktober 2018 im Rahmen einer umfassenden Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ist eine Abschätzung des weiteren Verfahrensverlaufes und insbesondere der Verfahrensdauer leider nicht möglich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zu 3. Aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

Außerhalb der sog. Ortsdurchfahrtsgrenze, OD Grenze (unmittelbar nach der Südkreuzung Fahrtrichtung Nürnberg) liegt die Bau- und Unterhaltslast, die Verkehrssicherungspflicht und das Eigentum für die Bundesstraße bei der Bundesrepublik in der Auftragsverwaltung des Freistaates Bayern.

Mit einer möglichen Umstufung zu einer Kreisstraße gehen die o.g. Rechte und Pflichten und das Eigentum auf den jeweiligen Kreis oder die kreisfreie Gemeinde über.

In einer groben Abschätzung ergeben sich rechnerisch für den rd. 4,6 km langen Straßenabschnitt folgende jährlichen Betriebs- und Unterhaltsaufwendungen.

- Instandhaltung Straße und Bauwerke rd. 390.000,- €/a
- Betriebsdienst Straße und Bauwerke rd. 100.000,- €/a
- Winterdienst und Reinigung rd. 250.000,- €/a
- Stadtgrün rd. 220.000,- €/a

Zur Vorbereitung der Übernahme ist auch eine Umstufungsvereinbarung auszuarbeiten. In dieser werden neben den allgemeinen Regelungen zur Umstufung auch etwaige einmalige Ausgleichszahlungen ermittelt und vereinbart. Dies sind in der Regel Ausgleichszahlungen für unterlassene Instandhaltung oder Nachbesserungen an der zu übergebenden Straße unter Berücksichtigung der Qualität der künftigen Straßenklasse.

Da diese Straßennetzerweiterung sowohl in der Qualität als auch in der Quantität mit einer deutlichen Aufgabenzunahme verbunden ist, müssen in der weiteren Konkretisierung auch die notwendige Erweiterung der Personal- und Geräteausstattung geprüft und berücksichtigt werden. In einer ersten Abschätzung werden von der Verwaltung einmalig rd. 500.000,- € erwartet. Die zusätzlichen Personalverstärkungen können erst im Rahmen der weiteren Konkretisierung herausgearbeitet werden.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Entscheidung zur Umstufung durch das Fernstraßen-Bundesamt und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) getroffen wird und eine Abschätzung des zeitlichen Rahmens nicht möglich ist.

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		

Jährliche Unterhaltskosten:

- Straße und Bauwerke: ca. 400.000 - 500.000,- €
- Stadtgrün, Reinigung und Winterdienst: ca. 400.000 - 500.000,- €

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

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

sind nicht vorhanden und müssen ab dem Zeitpunkt der Übernahme zur Verfügung gestellt werden

Anlagen: Anlage 1: Übersichtslageplan

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang