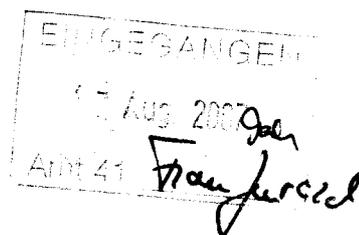


**INTERESSENGEMEINSCHAFT
PFAFFENSTEIG**

Stadt Schwabach
Stadtplanungsamt
Albrecht Achilles Str. 6/8
91126 Schwabach

40		Baureferat	R4
41	6	<i>[Handwritten Signature]</i>	Erl
42		16. Aug. 2007	Anw.
44			K
45			St
Abt.			R
			WV

26. Juli 2007


Einwendungen der Interessengemeinschaft

gegen den Bebauungsplan-Entwurf W 18a 85 Pfaffensteig, 1. Änderung, Bereich Nord
im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch

1. Querschnittsbreiten

Die Interessengemeinschaft wünscht für die einseitig bebauten, gering belasteten Anliegerstraßen Untere Pfaffensteigstraße und Teilstück der Straße „Am Pfaffensteig“ eine

Gesamtbreite von 3,50 m (ausnahmsweise 3 m) bei Mischverkehr mit Ausweichstellen/Aufweitungen von ca. 5 m – 5,50 m in Distanzen von ca. 50 m, in einer Länge von ca. 18 m.

Diese Querschnittsbreiten (Zweirichtungsfahrbahn) entsprechen den geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 (vgl. hierzu Ziff. 6.1.1.10 und 6.1.1.11, S. 72).

Demnach werden die oben genannten Querschnittsbreiten im Zweirichtungsverkehr für gering belastete Erschließungsstraßen bis 70 Kfz/h und geringem Lkw-Verkehr bei Mischverkehr angewendet, wobei die Geschwindigkeit des Fahrverkehrs maximal 30 km/h beträgt.

Solch gering belastete Straßen sind die Untere Pfaffensteigstraße und das Teilstück der Straße „Am Pfaffensteig“.

Zwei Verkehrszählungen beweisen, dass auf der Unteren Pfaffensteigstraße nur 18 Kfz pro Spitzenstunde verkehren.

Durch eine zusätzliche Bebauung von geplanten 18 WE wird sich die Verkehrsbelastung nur unwesentlich erhöhen.

An das Teilstück der Straße „Am Pfaffensteig“ sind nur 3 Wohneinheiten angeschlossen.

Im Widerspruch zu den geltenden Richtlinien sieht das amtliche Konzept für die nur einseitig bebauten, völlig verkehrsarmen Anliegerstraßen Untere Pfaffensteigstraße und Teilstück der Straße „Am Pfaffensteig“ überdimensionierte Querschnittsbreiten von 5,50 m bis 7 m vor, wobei die vom Planungsamt vorgesehenen Querschnittsbreiten von 5,50 m keine Engstellen i.S. der geltenden Richtlinien sind, weil sie selbst die Begegnung großer Kfz ermöglichen.

Das bedeutet:

- Umfunktionierung der bisherigen Anliegerstraße „Untere Pfaffensteigstraße“ zur Durchgangsstraße bzw. Erschließung als künftige Gemeinde-/Ortsverbindungsstraße mit zu erwartendem hohem Verkehrsaufkommen, weil die Untere Pfaffensteigstraße nach dem Ausbau sowohl die breitere als auch

die kürzeste Verbindung für den Ost-/West-Verkehr gegenüber der Baimbacher Straße darstellt.

- Überhöhte Fahrgeschwindigkeiten und daraus resultierende Steigerung der Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer
- Einbußen an Wohn- und Lebensqualität für die Anwohner
- Unnötige Versiegelung von Flächen
- Übermäßig hohe Erschließungskosten für die Anwohner

Die Einsparung versiegelter Verkehrsflächen gegenüber dem amtlichen Konzept beträgt insgesamt ca. 1900 qm, nämlich ca. 550 qm Straßenfläche und 1350 qm (1,50 m x 900 m) Gehwegfläche. Das bedeutet die Einsparung eminent hoher Erschließungskosten für die Anwohner.

2. Mischverkehr

Entsprechend den geltenden Richtlinien wünscht die Interessengemeinschaft für die Untere Pfaffensteigstraße „Mischverkehr“, d.h. die gemeinsame Nutzung des gesamten Straßenraumes durch alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger- und Fahrverkehr), so dass die zusätzliche Addition von Flächen für Gehwege zur Fahrbahnfläche entfällt.

Gemäß den geltenden Richtlinien ist in gering belasteten Straßen eine Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr und somit die Ausweisung einer separaten Fußgängerfläche nicht vorzusehen.

Dieser Empfehlung wird bereits Rechnung getragen, weil auf der Unteren Pfaffensteigstraße seit eh und je Mischverkehr stattfindet (sog. historisches Mischgebiet)

Während das Verkehrsaufkommen der Unteren Pfaffensteigstraße 18 Kfz/Spitzenstunde beträgt, liegt die Einsatzgrenze für Mischverkehr bei 400 Kfz/h und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h (vgl. Ziff. 5.1.2 und 6.1.1.11 S. 34 u. 72 der RAST 06).

Die Aussage des Planungsamtes, dass der lange, gerade Straßenzug der Unteren Pfaffensteigstraße die Anlage von Gehbereichen erfordere, ist schlichtweg falsch. Im Gegenteil fordert der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau den flächenhaften Einsatz der Verkehrsberuhigung und das netzförmige Arbeiten mit Mischflächen in allen seinen Veröffentlichungen zu diesem Thema. Nur deshalb ist auch mit 1.8.1980 die StVO geändert worden. Für einen exotischen Straßentyp, der nur an wenigen Stellen und auf kurzen Straßenstücken anzuwenden wäre, hätte es dieses Aufwandes nicht bedurft.

Die wesentlichen Einsatzkriterien für Mischnutzung ergeben sich aus der Verkehrsmenge und der zulässigen Fahrgeschwindigkeit, die auf maximal 30 km/h zu begrenzen ist, wie bereits für die Untere Pfaffensteigstraße vorgesehen.

Gemäß den einschlägigen Richtlinien soll in gering belasteten Straßen Mischverkehr stattfinden, weil er wegen seines geschwindigkeitsreduzierenden Einflusses ein wesentliches Instrument der Verkehrsberuhigung darstellt. Die Trennung der Verkehrsarten hingegen ist besitzanzeigend und führt, wie von der Fachwelt erkannt und von Unfallversicherern bestätigt, zu erhöhten

Fahrgeschwindigkeiten, Verkehrsunsicherheit und Gefährdung vor allem der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer.

Außerdem ist der Gehkomfort auf einer 3,50 m Straße bzw. 5 m breiten Ausweichstelle ungleich höher verglichen mit dem Gehkomfort auf einem 1,50 m breiten Gehweg. Das gilt erst recht für Straßen mit sehr geringer Fahrzeugbelastung. Das Nebeneinandergehen und Überholen ist bei Einhaltung eines psychologisch erwünschten Mindestabstandes auf einem 1,50 m breiten Gehweg nur bedingt bzw. bei Mitführen von Taschen u.a. nicht möglich (vgl. EAE S. 27).

3. Unterteilung der Unteren Pfaffensteigstraße

Die Interessengemeinschaft wünscht die Unterteilung der Unteren Pfaffensteigstraße östlich des Waldgrundstückes der FINr 688 mittels Wendeanlagen in zwei Sackgassen, wobei eine entsprechende bauliche Ausführung die Überfahrt von Versorgungs-, Straßenunterhaltungs-, Notfahrzeugen etc. ermöglicht. Der westliche Teil im Bereich der FINr 688 wird somit über die Baimbacher Straße an das Verkehrsnetz und der östliche Teil direkt an die Straße „Am Wasserschloß“ angebunden.

Die Untere Pfaffensteigstraße ist bekanntlich die kürzeste Verbindung zwischen Wolkersdorf und den Ortschaften Unter- und Oberbaimbach sowie der Regelsbacher Straße, weshalb sie anstelle der dafür vorgesehenen Baimbacher Straße als Schleichweg missbraucht bzw. nach ihrem Ausbau mit zu erwartendem hohem Verkehrsaufkommen zur Durchgangsstraße umfunktioniert wird.

Dies umso mehr, als im Flächennutzungsplan in den Ortschaften Baimbach neue Baugebiete ausgewiesen wurden und solche zweifellos künftig ausgewiesen werden, zumal die Ortschaften jüngst an das Abwasserkanalnetz angeschlossen wurden.

Nur durch eine Unterteilung der Unteren Pfaffensteigstraße kann erreicht werden, dass die Anliegerstraße nicht zur Durchgangsstraße umfunktioniert wird.

Die Untere Pfaffensteigstraße ist eine Anliegerstraße und muss selbstverständlich eine solche bleiben !

Es steht im Widerspruch zu den Zielen der Verkehrsberuhigung und den geltenden Richtlinien, eine Anliegerstraße in eine Durchgangsstraße umzuwandeln. Im Gegenteil ist es Grundsatz im Städte- und Straßenbau, den gebietsfremden Kfz-Verkehr von der Anliegerstraße bzw. dem Wohngebiet fernzuhalten (vgl. Ziff. 6.1.2.1 S. 72 RAS 06)

Bei konkurrierenden Ansprüchen muss dem Recht der Anwohner auf ruhiges Wohnen, Minimierung des Verkehrsaufkommens und Optimierung der Verkehrssicherheit Priorität eingeräumt werden.

Hingegen muss im Abwägungsvorgang der Belange dem Flächenverbrauch für Wendepunkte und mögliche Umwegefahrten (wie sie hier aufgrund seltener Wendevorgänge in nur unerheblichem Umfang in Betracht kämen) eine untergeordnete Bedeutung beigemessen werden.

Dies ist wohl auch die Auffassung des Stadtplanungsamtes, wie die im Bereich der Stadt Schwabach vorhandenen Stichstraßen mit Wendeanlagen beweisen.

Im übrigen führen Wendeanlagen zu Platzbildungen, die neben der verkehrstechnischen Aufgabe auch wichtige städtebauliche und straßenraumgestalterische Funktionen, wie Aufenthalt und Kinderspiel, erfüllen. Jene multifunktionale Nutzbarkeit der Wendepplätze ist für die Untere Pfaffensteigstraße von besonderer Bedeutung, da die Kinder aufgrund der Hanglage der Grundstücke nur eingeschränkte Spielmöglichkeiten haben. Ballspiel, Rollschuhfahren etc. ist auf den Hanggrundstücken der Unteren Pfaffensteigstraße nicht möglich.

Die Interessengemeinschaft hat übrigens das Stadtplanungsamt gebeten, alternative bauliche Anlagen vorzuschlagen, welche den gebietsfremden Durchgangsverkehr verhindern.

4. Kfz-Stellplätze für Besucher- und Lieferverkehr

Gemäß den geltenden Richtlinien ist für Besucher- und Lieferfahrzeuge

1 Stellplatz für 3-6 WE
zur Verfügung zu stellen.

Die Interessengemeinschaft hat sogar das Höchstmaß vorgeschlagen, nämlich 1 Stellplatz für 3 WE.

Das sind bei ca. 80 WE rd. 27 Kfz-Stellplätze (incl. möglicher Bebauung von Grundstücken).

Die Mitbenützung von Parkmöglichkeiten im Straßenraum durch Anwohner ist hier nicht die Regel, da keine privaten Stellplatzdefizite bestehen. Auf fast allen privaten Grundstücken sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für private Kfz und darüber hinaus vielfach für Besucher-, Liefer-, Zweifahrzeugen vorhanden.

Da der Besucher-/Lieferverkehr quantitativ nicht von Bedeutung ist, ist der Vorschlag der Interessengemeinschaft, nämlich 1 Stellplatz für 3 WE, ohnedies übergebühlich großzügig bemessen.

Für eine vom Stadtplanungsamt vorgesehene, über das Höchstmaß der Empfehlungen hinausgehende Ausweisung von 42 Stellplätzen ist kein Bedarf gegeben.

5. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung

Um ein gleichförmiges niedriges Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs zu erreichen, sind vorwiegend fahrdynamisch ausgebildete bauliche Maßnahmen erforderlich. Maßnahmen, die den Kraftfahrer zu einer langsamen Fahrweise veranlassen, sind

Engstellen

Mischverkehr

Fahrdynamisch wirksame Teilaufpflasterungen/Plateaupflasterungen

Fahrgassenversätze an geeigneten Stellen

Vor- und zurückspringende Straßenbegrenzungen

Unregelmäßige Fahrgassenführung

Das amtliche Konzept enthält in völlig unzureichendem Maße bauliche/optische verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Es muss mit einer deutlichen Steigerung des Geschwindigkeitsniveaus gegenüber dem heutigen Zustand und erheblichen Erhöhung der

Sicherheitsrisiken gerechnet werden. Dies wird durch die überbreiten Fahrbahnabmessungen für die völlig verkehrsarmen Wohnstraßen und die Trennung der Verkehrsarten (Separationsprinzip) noch verstärkt. Hinzu kommt, dass das amtliche Konzept die Untere Pfaffensteigstraße zur Durchgangsstraße umfunktioniert, weil keine Maßnahmen vorgesehen sind (Teilung der Straße), die den gebietsfremden Kfz-Verkehr fernhalten.

6. Geplante Verlegung des Baimbaches

Gegen die geplante Verlegung des Baimbaches bestehen keine Einwendungen unter der Voraussetzung, dass die Anlieger nicht als Kostenträger (Gründerwerbs-, Bau-, Unterhaltskosten etc.) herangezogen werden.

Die Anlieger werden mit Erschließungskosten ohnedies schon außergewöhnlich hoch belastet, so dass zusätzliche Kosten für eine Renaturierung des Baimbaches nicht mehr im Rahmen der Zumutbarkeit liegen (vgl. Ziff. 7). Das Planungsamt hat der Interessengemeinschaft zugesichert, dass den Anwohnern durch die Bachverlegung keine Kosten entstünden. Eine schriftliche verbindliche Zusage wurde der Interessengemeinschaft trotz wiederholter Anforderung bislang jedoch nicht erteilt.

Bei Reduzierung der Straßenbreiten bzw. Wegfall des Gehweges kann der Baimbach näher an den Straßenkörper gelegt werden, so dass keine oder nur geringe land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden müssten.

7. Erschließungsaufwand

Die Untere Pfaffensteigstraße ist eine außergewöhnlich lange, einseitig und locker bebaute Anliegerstraße. An das Teilstück der Straße „Am Pfaffensteig“ sind nur 3 Wohneinheiten angeschlossen.

Das bedeutet, dass von einem kleinen Personenkreis extrem hohe Erschließungskosten zu tragen sind. Da das amtliche Konzept Verkehrsflächen plant, die gemessen am geringen Verkehrsaufkommen unverhältnismäßig und überdimensioniert sind, muss mit einer Verdoppelung der üblichen Erschließungskosten gerechnet werden.

Ferner bedeuten die geplanten überdimensionierten Straßen eine Verschwendung von Steuergeldern.

Die Gemeinde ist bei der Erschließung gehalten, den Aufwand in Grenzen zu halten. Das gilt vor allem für die umlagefähigen Aufwendungen. Maßvoller Aufwand bedeutet bei einem locker bebauten Wohngebiet mit gering belasteten Straßen, die kleinst möglichen Maße bei der Straßendimensionierung vorzusehen. Das bedeutet ferner, die Eingriffe in private Flächen und vorhandene Bau- und Pflanzsubstanz zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten.

Diesem Gebot wird seitens des Planungsamtes nicht Rechnung getragen !

Mit freundlichen Grüßen

