



BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/102/2010

| | |
|---------------------------|----------------------------|
| Sachvortragende/r | Amt / Geschäftszeichen |
| Stadtbaurat Volker Arnold | Stadtplanung / Amt 41 / Pa |

| |
|-----------------------------------|
| Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly |
|-----------------------------------|

Verkehrerschließung Kappelberg

Anlagen:

Übersichtsplan

Skizzen zu den drei Varianten für die Verkehrsführung im südlichen Kappelberg

| Beratungsfolge | Termin | Status | Beschlussart |
|-------------------|------------|------------|--------------|
| Verkehrsausschuss | 14.10.2010 | öffentlich | Beschluss |

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt im Kappelberg kurzfristig:
alternativ:
a) Variante 1 (keine Einbahnstraßenregelung)
oder b) Variante 2 (Einbahnstraßenring)
oder c) Variante 3 (unechte Einbahnstraße)

umzusetzen.
2. Zur Realisierung einer langfristigen Lösung sind die erforderlichen planerischen und sonstigen Voraussetzungen zu schaffen.
3. Um in den durch die Zufahrten zum Gebiet am stärksten verkehrlich belasteten Bereichen die verkehrlichen Auswirkungen zu dämpfen, wird in der Ellwanger Straße, der Hans-Traut-Straße und dem südlichen Kappelbergsteig die zulässige Geschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt.

| Finanzielle Auswirkungen | x | Ja | Nein |
|--|---|---------------------------------------|------|
| Kosten lt. Beschlussvorschlag | | nicht bezifferbar | |
| Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt | | | |
| Haushaltsmittel vorhanden? | | Unterhaltskonten des Baubetriebsamtes | |
| Folgekosten? | | Straßenausbau | |

I. Zusammenfassung

Das Konzept für die Verkehrserschließung im Kappelberg ist mehrstufig aufgebaut.

Kurzfristig realisierbare Maßnahmen zielen darauf ab, die dringendsten Probleme ggf. auch provisorisch zu lösen. Diese konzentrieren sich auf den südlichen Kappelberg mit Kappelbergsteig, Hans-Traut-Straße und Ellwanger Straße.

Mittelfristig soll in Stufen und in Abstimmung mit dem Kanalbau eine Straßenplanung für das gesamte Gebiet realisiert werden.

Zur Verkehrsführung im südlichen Kappelberg wurden 3 Varianten entwickelt und bewertet.

II. Sachverhalt

1. Anlass und Vorgeschichte

1.1. Bauleitpläne

Die Bautätigkeit im „Kappelberg“ ist durch zwei Bebauungspläne geregelt:

- den rechtskräftigen Bebauungsplan L-6-62 und
- den Bebauungsplan L-8-66, dessen 2. Änderung derzeit durchgeführt wird. Die 2. Änderung hat Planreife, d.h. es können schon Baugenehmigungen ausgesprochen werden wenn diese den Planung entsprechen. Mit dem Bebauungsplan auch wird die Erschließung geordnet. Der Satzungsbeschluss ist jedoch noch nicht erfolgt.

Für die Ellwanger Straße und den nördlichen Teil des Kappelberges gibt es keine Bebauungspläne.

Der Flächennutzungsplan stellt ein weiteres Baugebiet auf der Flur-Nr. 417 und 419 (Gemarkung Penzendorf) dar.

1.2. Probleme der bestehenden Verkehrserschließung

Der Kappelberg ist ein gewachsenes Wohngebiet, dessen Entwicklung lange Zeit durch die Planungen zur B2a „gelähmt“ war. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben wurde, wurde Änderung des Bebauungsplanes L-8-66 in die Wege geleitet. Es begann eine verstärkte Bautätigkeit.

Der Straßenbelag und der Unterbau sind mit Ausnahme der Ellwanger Straße, die als Baustraße für den S-Bahnbau befestigt worden war, unzureichend. Die verkehrlichen Strukturen sind überkommen und unzureichend.

Das Straßennetz ist durch viele Engstellen und Provisorien geprägt. Bei den Engstellen sind an vielen Stellen Begegnungsfälle Pkw/Lkw oder Pkw/Bus nicht möglich. Dies ist durch einen erhöhten Baustellenverkehr und parkende Fahrzeuge von Handwerkern bzw. Lieferfahrzeuge verstärkt worden. Auch Müllfahrzeuge haben Probleme um die Kurven zu kommen. Es besteht keine Wendemöglichkeiten für Busse. Ohne Einweisung dürfen diese nicht rückwärts fahren.

Der für den Straßenausbau auf der Grundlage der Bebauungspläne notwendige Grunderwerb war bisher nur wenig erfolgreich.

Die Ausfahrt an der Einmündung des Kappelbergsteiges in die Katzwanger Straße weist eine vergleichsweise starke Quer- und Längsneigung auf. Der Linienbus ist hier bei Glätte schon

mehrmals in Rutschen gekommen, was zu Sachschäden geführt hat.

Bei der Ausfahrt auf die Katzwanger Straße ist die Sicht auf bevorrechtigte Radfahrer durch eine Böschung eingeschränkt. Radfahrer fahren aufgrund der Topographie stadtauswärts häufig schneller und werden leicht von Pkw-Fahrern übersehen. Die Polizei hat an dieser Stelle mehrere gemeldete Unfälle mit Radfahrern verzeichnet.

Die Zufahrt über das Ellbogental ist sehr steil und eng. Sie ist dadurch nur eingeschränkt nutzbar.

Im gesamten Kappelberg gilt Tempo 30. Von den Anwohnern wird ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau und die dadurch bedingte Gefährdung von Fußgängern, insbesondere von Kindern beklagt.

1.3. Vorgeschichte

Am 16.06.09 war die Verkehrsführung im Kappelberg Gegenstand der Beratungen im Verkehrsausschuss. Anlass waren Probleme bei der Busbedienung, die die Firma Wutzer vorgebracht hatte, und Beschwerden von Anwohnern. Ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Situation wurde beschlossen. Dieses beinhaltete u.a. eine Einbahnstraßenregelung, über die nach einem angemessenen Testzeitraum erneut entschieden werden soll.

Die beschlossenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen wurden im Dezember 2009 umgesetzt.

Anwohner der Ellwanger Straße beklagten daraufhin u.a. den Mehrverkehr durch die Einbahnstraßenlösung, die Nutzung von Privatgrund, den Wegfall von Stellplätzen sowie zu hohe Geschwindigkeiten (siehe Kapitel 2.2).

Mit der Eigentümerin des Grundstückes an der Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße, das teilweise für verkehrliche Zwecke genutzt worden war, wurden Gespräche über einen möglichen Grunderwerb bzw. eine Nutzungsvereinbarung geführt. Diese blieben erfolglos (siehe Kapitel 5.1).

Für den Kappelberg wurden im Oktober 2009 eine Kanalplanung und eine Straßenplanung in Auftrag gegeben.

Im Juni 2010 fand ein Ortstermin mit Herrn Dr. Donhauser und Herrn Schoplocher und den Anwohnern der Ellwanger Straße statt. Dabei wurde u.a. zugesagt, dass die Thematik im Verkehrsausschuss im Herbst 2010 behandelt wird und die Verwaltung bis dahin ein Konzept erstellen wird.

Im August 2010 wurde das Grundstück an der Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße eingezäunt. Dies hat zur Folge, dass diese Kurve für Busse nicht mehr befahrbar ist. Müllfahrzeuge können nur mit Zurückstoßen um die Kurve fahren.

Damit zu Schulbeginn der Busverkehr wieder aufgenommen werden konnte und um die Befahrbarkeit für Lkw wieder herzustellen, musste die Einbahnstraßenregelung im August wieder aufgehoben werden.

Dagegen haben Anwohner aus dem südlichen Teil des Kappelbergsteiges u.a. wegen Gefährdungen an Grundstückseinfahrten, ungünstigen Sichtverhältnissen, zu hohen Geschwindigkeiten, Engstellen und der Nutzung von Privatgrund protestiert.

Die Straßenplanung liegt nun in einem ersten Entwurf vor und soll im November den betroffenen Eigentümern / Anwohnern vorgestellt und zur Diskussion gestellt werden.

2. Interessenslagen

Hier werden die wesentlichen Inhalte von der Stadtverwaltung vorliegenden Beschwerdeschreiben und geführten Gesprächen wiedergegeben. Die Darstellung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit.

2.1. Schülerverkehr (Eltern / Busunternehmen Wutzer)

Die Firma Wutzer hatte 2009 deutlich gemacht, dass sie wegen der Probleme im Begegnungsverkehr, der Behinderungen beim Wenden und Unfällen mit Sachschaden bei der Einmündung Kappelberg / Katzwanger Straße das Gebiet unter diesen Bedingungen nicht mehr bedienen kann.

Eltern schulpflichtiger Kinder haben sich für die Aufrechterhaltung einer Busbedienung des Kappelberges engagiert.

In der Folge wurden die Einbahnstraßenlösung im südlichen Teil des Kappelbergs realisiert, im weiteren Verlauf des Kappelbergsteiges eine Begegnungsstelle geschaffen, der Linienweg verkürzt und eine Regelung gefunden, bei der Schulweghelfer den Busfahrer beim Rückwärts fahren einweisen. Mit diesen Maßnahmen konnte die Busbedienung beibehalten werden.

Auch hierbei kam es wegen einer zugeparkten Wendefläche zu einem Unfall mit Sachschaden. Die Situation für den Bus wird mit einem weiteren Halteverbot verbessert.

Nach der Aufhebung der Einbahnstraßenlösung im August 2010 machte Herr Wutzer deutlich, dass die Busse im Winter nicht aus dem Kappelbergsteig in die Katzwanger Straße einbiegen werden. An dieser Stelle ist der Bus bereits mehrere Male ins Rutschen gekommen. Die Folge waren Sachschäden am Fahrzeug. Das Busunternehmen sieht sich nicht in der Lage, am Morgen die kritischen Stelle zu prüfen und ggf. Eltern zu informieren, dass der Bus an dem Tag z.B. wegen Schnee oder Glätteis den Kappelberg nicht bedienen kann. Wenn die Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße im Winter nicht mit Bussen befahren werden kann, verbleibt als einzige Möglichkeit, den Kappelberg von Anfang Dezember bis Ende Februar nicht mit Bussen zu bedienen. Dies dürfte bei den Eltern nicht auf Akzeptanz stoßen.

2.2. Interessen Anwohner Ellwanger Straße

Die Anwohner der Ellwanger Straße beklagen sich über

- den durch die Einbahnstraßenlösung entstandenen Mehrverkehr in der Ellwanger Straße,
- die dadurch entstehende Lärmbelastung,
- die Gefährdung von Fußgängern und Kindern,
- entfallende Parkmöglichkeiten,
- das Aufstellen von Parkverbotschildern auf Privatgrund,
- die jahrelange teilweise Nutzung eines Privatgrundstücks (Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße) für verkehrliche Zwecke,
- durch fehlende Befestigung herumfliegenden Schotter und Lackschäden an abgestellten Fahrzeugen,
- die aus der fehlenden Fahrbahnbefestigung resultierende Verschmutzung der asphaltierten Fahrbahn,
- die Gefährdung von Radfahrern an der Einmündung Ellwanger Straße / Katzwanger Straße,
- fehlende Belege für die bei der Polizei erfassten Unfälle an der Einmündung Kappelbergsteig / Katzwanger Straße,
- einen fehlenden Grünrückschnitt im Kappelbergsteig und an der dortigen Böschung,

- die Aufforderungen, die Hecken in der Ellwanger Straße zu schneiden,
- fehlenden Platz für Schneeberge beim Räumen,
- ungenügende Kapazitäten des Straßennetzes insbesondere der Zufahrtsstraßen für die weitere Erschließung von Wohnbauflächen,
- eine fehlende frühzeitige Diskussion der anstehenden Fragen mit den betroffenen Bürgern,
- die unzureichende Information der betroffenen Anlieger.

Sie fordern

- die ursprüngliche Verkehrsführung ohne Einbahnstraßenregelung wieder herzustellen,
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10, ggf. 20 km/h,
- verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Schwellen oder Pflanztröge,
- Auftragen der Geschwindigkeitsbegrenzung als Piktogramm auf der Fahrbahn
- Stopp-Schilder, Stoppllinien, rote Asphaltdecken an den Stellen, wo der Fuß- und Radweg den Kappelbergsteig und die Ellwanger Straße quert,
- eingeschränkte Halteverbote, damit Be- und Entladen möglich sind, und
- eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung.

2.3. Interessen der Anwohner Hans-Traut-Straße

Die Anwohner der Hans-Traut-Straße haben eine Staubfreimachung der Straße bezahlt. Der Unterbau genügt nicht den Anforderungen der bestehenden und zukünftigen Verkehrsbelastung. Die Anwohner haben deutlich gemacht, dass sie nicht für auftretende Straßenschäden aufkommen werden.

2.4. Interessen Anwohner südlicher Kappelbergsteig

Seitens der Anlieger aus dem südlichen Kappelbergsteig wird über folgende Punkte geklagt, dass:

- zu schnell gefahren wird,
- aus dem Grundstück rückwärts herauszufahren daher gefährlich sei (mehrere Beinahe-Zusammenstöße),
- kein Gehweg besteht und Kinder sofort auf der Fahrbahn stehen, wenn sie auf die Straße rennen,
- Fußgänger insbesondere Kinder gefährdet werden,
- private Grundstücksflächen als Straße genutzt werden,
- nur zwei Ausweichflächen bestehen,
- Parkplätze fehlen,
- Platz an der Haltestelle zum Warten bzw. Aussteigen fehlt,
- Begegnungsverkehr mit Lkw / Lieferfahrzeugen / Baustellenfahrzeugen / Bussen im südlichen Kappelbergsteig zu Behinderungen führt,
- kein Platz für Schneeberge vorhanden ist,
- die Einmündung des Kappelbergsteigs in die Katzwanger Straße abschüssig ist und man leicht ins Rutschen gerät.

Von dieser Seite wird gefordert, dass

- eine Einbahnstraßenregelung beibehalten wird (ggf. Einbahnstraßenringlösung),
- im Fall einer Aufhebung der Einbahnstraßenregelung die Teerdecke von den privaten Grundstücksflächen, die derzeit als Straße genutzt werden, von der Stadt oder auf Kosten der Stadt entfernt werden soll,
- eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h umgesetzt wird,
- Ellwanger Straße / Hans-Traut-Straße und der südliche Kappelbergsteig als Spielstraßen ausgewiesen werden,

- mit Verkehrszeichen auf gefährliche Grundstückseinfahrten hingewiesen wird,
- ggf. der Schulbus und weitere größere Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen gegen die Einbahnstraße fahren können.

3. Grundlagen

3.1. Geschwindigkeiten

Am 28.04.10 hat das Straßenverkehrsamt bei der Ellwanger Straße 2 für 14 Tage eine Geschwindigkeitsmesstafel in Richtung Katzwanger Straße angebracht. Die Auswertung ergab eine mittlere Geschwindigkeit von 29,4 km/h. 59 % der Fahrzeuge hielten sich an die vorgeschriebenen 30 km/h. 84 % der Verkehrsteilnehmer fuhren nicht schneller als 35 km/h. 16 % der Fahrzeuge fuhren schneller als 35 km/h. Die maximale Geschwindigkeit lag bei 61 km/h.

Im Kappelbergsteig nach der Hans-Traut-Straße vor der Einmündung des Mariensteigs wurde am 18.08.10 für 14 Tage eine Geschwindigkeitsmesstafel in Richtung Siedlung angebracht. Die Auswertung ergab eine mittlere Geschwindigkeit von 28,8 km/h. 62 % der Fahrzeuge hielten sich an die vorgeschriebenen 30 km/h. 87 % der Verkehrsteilnehmer fuhren nicht schneller als 35 km/h. 13 % der Fahrzeuge fuhren schneller als 35 km/h. Die maximale Geschwindigkeit lag bei 72 km/h.

Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten sind nicht signifikant erhöht, auch wenn es einige Übertretungen gab. Diese fielen im Kappelbergsteig besonders deutlich aus.

Die Auswertung zeigt, dass sich die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer angemessen verhält. Allerdings lässt sich auch eine nicht zu vernachlässigende Zahl von Anwohnern / Besuchern des Kappelberges verleiten, deutlich zu schnell bis verantwortungslos zu fahren.

3.2. Verkehrsaufkommen

Nach Auskunft des Einwohnermeldeamtes hat der Kappelberg derzeit ca. 400 Einwohner. Unter Berücksichtigung des Bestandes und der beiden Bebauungspläne wird sich die Einwohnerzahl auf 700 erhöhen.

Mit dem weiteren nach dem neuen Flächennutzungsplan dargestellten zusätzlichen Baugebiet ist mit insgesamt 800 Einwohnern auf dem Kappelberg zu rechnen. Für das Baugebiet ist lockere Bebauung mit einer vergleichsweise geringen Siedlungsdichte vorgesehen.

In einer Untersuchung aus dem Jahr 2003¹ wurden für Schwabach folgende Mobilitätskennziffern ermittelt: 3,2 Wege pro Tag und Einwohner, Pkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 66 % und Pkw-Besetzungsgrad von 1,46.

Um auf der sicheren Seite zu sein, wurden zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens 3,5 Wege pro Person und Tag (VEP 2004), 90 % Pkw-Anteil und ein Pkw-Besetzungsgrad von 1,1 angenommen. Damit ergibt sich folgendes Verkehrsaufkommen im Kappelberg:

- 400 Einwohner: 860 Pkw-Fahrten / Tag = 86 Pkw-Fahrten / Spitzenstunde
- 700 Einwohner: 1.500 Pkw-Fahrten / Tag = 150 Pkw-Fahrten / Spitzenstunde
- 800 Einwohner: 1.720 Pkw-Fahrten / Tag = 172 Pkw-Fahrten / Spitzenstunde

Dies ist zugegebenermaßen nur eine grobe Abschätzung. Genaueres könnte mit Verkehrszählungen und einem Verkehrsnachfragemodell ermittelt werden. Als Anhaltspunkte

¹ Mobilität im Großraum Nürnberg (lokale Aufstockung der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“), Infas 2003 im Auftrag des VGN

sind diese Zahlen jedoch verwertbar.

Als Belastungsgrenzen für Sammelstraßen werden in der Literatur 400-800 Kfz / Std. und für Wohnstraßen 400 Kfz / Std. angegeben. Auch wenn sich die Einwohnerzahl und das Verkehrsaufkommen verdoppeln, liegt das bestehende und zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen in einem zumutbaren Bereich.

3.3. Straßenbreiten

Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06)² sind für verschiedene Begegnungsfälle folgende Mindestfahrbahnbreiten erforderlich. Die Breiten in Klammern sind Mindestbreiten, die bei einem eingeschränkten Bewegungsspielraum zur Anwendung kommen können:

- Pkw / Pkw: 4,75 m (4,10 m)
- Pkw / Lkw oder Bus: 5,55 m (5,00 m)
- Lkw / Lkw oder Bus: 6,35 m (5,90 m)

In dem breiteren Teil der Ellwanger Straße sind Begegnungen von Lkw / Lkw oder Bus möglich. In dem schmäleren Teilstück sind bei eingeschränktem Bewegungsspielraum Begegnung von Lkw und Pkw möglich. Parkende Fahrzeuge verengen teilweise die Fahrbahn. Aufgrund einer leichten Kurve ist die Ellwanger Straße von der breitesten Stelle bis zur Einmündung der Hans-Traut-Straße nicht voll einsehbar.

Im südlichen Kappelbergsteig befinden sich mehrere Engstellen. Hier sind Begegnungsfälle Pkw / Pkw sind nicht bzw. nur knapp möglich. Für die bestehenden Ausweichstellen liegen Dienstbarkeiten vor. Die asphaltierte Straßenfläche bei Flur-Nr. 448/9 (siehe Übersichtskarte) ist nicht vollständig im Besitz der Stadt. Bei Flur-Nr. 449 ist eine Abtretung für den Straßenausbau erfolgt aber noch nicht umgesetzt. Aufgrund der Topographie ist und einer leichten Kurve ist der Bereich zwischen der Einmündung und den Ausweichstellen nicht vollständig einsehbar.

Die Fahrbahnbreite beträgt im Bestand 4,0 m bis 6,0 m. Auf städtischem Grund beträgt die Fahrbahnbreite teilweise nur 2,5 m.

3.4. Straßenkategorien

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) werden für verschiedene Entwurfssituationen Regelquerschnitte empfohlen. Die Entwurfssituationen werden entsprechend der verschiedenen Nutzungsansprüche, Umfeldcharakterisierungen, verfügbaren Straßenraumbreiten und Verkehrsbelastungen klassifiziert. Dabei werden u.a. Wohnwege, Wohnstraßen und Sammelstraßen unterschieden.

Wohnwege sind in der Regel maximal 100 m lang, dienen der Erschließung von Grundstücken und weisen eine Aufenthaltsfunktion auf. Hier kommt das Mischungsprinzip zur Anwendung. Die Fahrgassenbreite soll die Begegnung von Pkw und Rad ermöglichen.

Wohnstraßen sind in der Regel bis zu 300 m lang, sie dienen der Erschließung von Grundstücken, die Aufenthaltsfunktion und Parken stehen im Mittelpunkt. Man geht von einer Verkehrsstärke von weniger als 400 Kfz/h aus. In der Regel gilt Tempo 30. Die Fahrbahnbreiten sollten die Begegnung Pkw / Pkw ermöglichen. Ausweichstellen Pkw / Lkw sollen vorgesehen werden. An Gehwegbreiten werden keine besonderen Anforderungen gestellt. Mit punktuellen baulichen Elementen wird die Verkehrsberuhigung unterstützt.

Sammelstraßen sind in der Regel 300 bis 1000 m lang. Die Verkehrsstärke kann 400 bis

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

800 Kfz / h betragen. Sie dienen der Erschließung von Grundstücken, aber auch der Erreichbarkeit der nachgeordneten Straßen. Die Wohnbebauung ist oft halboffen und straßenabgewandt (Zeilenbauten oder Punkthäuser). Die Straßenräume sind eher undefiniert als eng. Hier verkehren Linienbusse. Für das Fußgängeraufkommen sollen Überquerungshilfen angelegt werden. Die Geschwindigkeiten sind oft zu hoch, daher ist eine konsequente Abschnittsbildung und optische Fassung des Straßenraumes erforderlich.

4. Grundsatzüberlegungen

4.1. Rahmenbedingungen

Ziel des Konzeptes soll eine Lösung sein, die soweit wie möglich den verschiedenen Interessen gerecht wird. Allen Interessen wird dabei jedoch nicht Rechnung getragen werden können. Kompromisse und Zugeständnisse sind von allen Seiten erforderlich.

An Grundstücken, die an den Zufahrten eines Wohngebietes liegen, läuft naturgemäß mehr Verkehr vorbei, als an Grundstücken, die abseits liegen. Wie oben dargelegt, liegt das bestehende und zu erwartende Verkehrsaufkommen im Kappelberg in einem für Sammelstraßen und Wohnstraßen zumutbaren Bereich.

Es soll versucht werden, den Verkehr zwischen den Zufahrtstraßen so gerecht wie möglich zu verteilen und so verträglich wie möglich zu gestalten. Die Auswirkungen sollen durch begleitende Maßnahmen soweit möglich gedämpft werden.

4.2. Mehrstufiges Konzept

Das Konzept für die Verkehrserschließung im Kappelberg muss mehrstufig aufgebaut werden.

Kurzfristig realisierbare Maßnahmen zielen darauf ab, die dringendsten Probleme ggf. auch provisorisch zu lösen. Diese konzentrieren sich auf den südlichen Kappelberg mit Kappelbergsteig, Hans-Traut-Straße und Ellwanger Straße. Dazu werden in Kapitel 5 Lösungsvorschläge aufgezeigt.

Mittelfristig soll in Abstimmung mit dem Kanalbau eine Straßenplanung realisiert werden. Die ersten Entwürfe der Planung liegen vor, diese werden derzeit noch verwaltungsintern abgestimmt. Sobald dies geschehen ist, werden die Bürger informiert und ein Diskussionsprozess kann beginnen. Grundzüge der Straßenplanung Konzeptes sind in Kapitel 6 zusammengefasst.

Die **langfristig** geplante Erschließung des im FNP dargestellten Baugebietes auf den Flur Nummern 417 und 419 (siehe Übersichtskarte) soll zu gegebener Zeit im Rahmen eines Bebauungsplanes geplant werden. Aus derzeitiger Sicht muss auch der Verkehr der mit diesem Gebiet entsteht, über die vorhandenen Straßen abgewickelt werden. Dazu bietet sich die Verlängerung der Ellwanger Straße nach Norden und ggf. eine Querverbindung zum Kappelbergsteig bei den Haus Nummern 13 und 19 a an.

4.3. Geschwindigkeitsbegrenzung

Dass 12 - 16 % der Fahrer die zulässige Geschwindigkeit um mehr als 5 km/h überschreiten, mag daran liegen, dass teilweise nicht unerhebliche Entfernungen zurückzulegen sind. Je länger die Strecken sind, auf denen langsam gefahren werden soll, umso geringer sind erfahrungsgemäß die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbegrenzung und die Bereitschaft zu einer rücksichtsvollen und angemessenen Fahrweise.

In verkehrsberuhigten Bereichen gilt Schrittgeschwindigkeit. Es sind verkehrsberuhigende Maßnahmen baulicher Art, die das langsam fahren unterstützen, erforderlich.

Die Ellwanger Straße, der Kappelbergsteig und die Hans-Traut-Straße haben Erschließungsfunktion für das gesamte Gebiet. Weil sich hier der Verkehr aus dem gesamten Gebiet in die übergeordneten Straßen sammelt, wegen ihrer Länge und der Nutzung durch den ÖPNV kommt den Straßenzügen die Funktion einer Sammelstraße zu. Hinsichtlich ihrer baulichen Charakteristik, der Verkehrstärke und dem Charakter des Umfeldes sind sie Wohnstraßen zu zuordnen.

Für Wohnstraßen wird Tempo 30 empfohlen.

Ellwanger Straße, der Kappelbergsteig und die Hans-Traut-Straße eignen sich wegen Ihre Funktion und ihrer Länge nicht, um dort einen Verkehrsberuhigten Bereich anzulegen. Auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h ist für diese Straßenzüge nicht angebracht.

Um dennoch die Auswirkungen der Verkehrsbelastung für die Anwohner zu mindern, wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h in der Ellwanger Straße, der Hans-Traut-Straße und dem südlichen Kappelbergsteig vorgeschlagen. Diese soll neben der Beschilderung durch Piktogramme auf der Fahrbahn kenntlich gemacht werden.

Da heute bereits Tempo 30 nicht von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten wird, muss die Geschwindigkeitsbegrenzung durch einfache bauliche Maßnahmen unterstützt werden.

4.4. Absicherung des Radweges

Die Schilder „Vorfahrt gewähren“ mit dem Hinweisschild „Radfahrer im Zweirichtungsverkehr“ an den Einmündungen von Kappelbergsteig und Ellwanger Straße in die Katzwanger Straße werden durch Stoppschilder ersetzt.

Der Radweg an der Katzwanger Straße könnte durch eine rote Einfärbung des Belags abgesichert werden. Das Straßenverkehrsamt hat Bedenken vorgebracht, dass der eingefärbte Belag nicht die Griffigkeit des Asphalt hat und eine Rutschgefahr birgt. Eine rote Pflasterung könnte mit einer ausreichenden Rauigkeit angelegt werden, wäre aber teurer. Daher wird die Kennzeichnung des Radweges an den Einmündungen mit zwei breiten gestrichelten Linien und Radsymbolen empfohlen.



5. Kurzfristig realisierbares Konzept zur Verkehrsführung im südlichen Kappelberg

5.1. Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße

Ein Knackpunkt für das gesamte Konzept ist die Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße, weshalb die Problematik vorweg beschrieben wird.

An der Ecke ist es für einen 15 m langen Linienbus bzw. einen Lkw auf dem Grund, der der Stadt gehört, nicht möglich um die Kurve zu fahren. Müllfahrzeuge können zurückstoßen.

Einem Linienbus ist dies nicht erlaubt. Längere Lkw können die Stelle nicht passieren.

Mit der Eigentümerin des südlich angrenzenden Grundstücks (Flur-Nr. 450/4 Gemarkung Penzendorf) waren Gespräche über einen möglichen Grunderwerb oder eine Nutzungsvereinbarung geführt worden. Diese sind gescheitert. Der vom Liegenschaftsamt angebotene Preis entsprach nicht den Vorstellungen der Eigentümerin. Auf eine nochmalige Nachfrage hin hat sie ihre ablehnende Haltung zu einem Grunderwerb bzw. einer Nutzungsvereinbarung bestätigt. Die Eigentümerin sieht - auch auf längere Sicht hin - keine Notwendigkeit, das Grundstück zu bebauen oder zu veräußern. Der Zaun bleibt bestehen. Die Stadt hat nur die Möglichkeit, eine Baugenehmigung an eine Grundabtretung zu koppeln.

Mit dem Eigentümer gegenüber auf dem nördlich an die Straße angrenzenden Flurstück Nr. 439 (Gemarkung Penzendorf) konnte dagegen eine vorübergehende Vereinbarung geschlossen werden, die die Nutzung eines Grundstücksteiles für verkehrliche Zwecke ermöglicht. Um die Kurve für Busse und Lkw befahrbar zu machen, müssen ca. 100 qm Wald gerodet werden. Dazu liegt das Einverständnis der Unteren Naturschutzbehörde vor. Der Eingriff würde ausgeglichen. Es würde eine Ersatzaufforstung erfolgen. Der Wald würde sowieso bis auf einen schmalen Streifen im Norden des Grundstücks gerodet werden, wenn das Grundstück bebaut wird.

5.2. Varianten für zur Verkehrsführung im Südlichen Kappelberg

Im Folgenden werden drei Varianten zur Verkehrsführung im südlichen Kappelberg dargestellt und bewertet. Dazu wurden Kriterien entwickelt.

- Ist der Verkehr auf den Zufahrtsstraßen gleichmäßig verteilt?
- Entsteht durch Umwegfahrten Mehrverkehr in erheblichem Umfang?
- Welcher bauliche bzw. technische Aufwand ist erforderlich?
- Sind die erforderlichen Grundstücke dauerhaft verfügbar?
- Muss Wald gerodet werden?
- Kann der Busverkehr im Kappelberg auch im Winter aufrechterhalten werden?
- Wie verkehrssicher ist die Lösung?
- Wird die Lösung mutmaßlich von den Anwohnern bzw. einzelnen Interessensgruppen akzeptiert?

Die Bewertung kann mangels genauer Untersuchungen bzw. Befragungen nur eine Einschätzung sein. Andere Sichtweisen sind - entsprechend der jeweiligen Interessen möglich und wahrscheinlich. Die Bewertung dient als Grundlage für eine sachliche Diskussion. Sie bietet eine Hilfestellung für die Herleitung einer Empfehlung und Entscheidung auf politischer Ebene.

5.2.1. Variante 1: Keine Einbahnstraßenregelung

Variante 1 geht von einer Befahrbarkeit der beiden Zufahrtsstraßen zur Katzwanger Straße in beiden Richtungen aus. Da hinsichtlich Grunderwerb oder Nutzungsvereinbarung bzgl. Flur-Nr. 450/4 keine Einigung erzielt werden konnte (s.o.), muss der Bus- und Lkw-Verkehr über den südlichen Kappelbergsteig abgewickelt werden.

- Verteilung des Verkehrsaufkommens: nicht gleichmäßig (-)
Der Pkw-Verkehr verteilt sich entsprechend der Präferenzen der Pkw-Fahrer mit großer Wahrscheinlichkeit nicht gleichmäßig. Verkehr aus dem oder mit dem Ziel nördlicher Kappelberg wird überwiegend über den südlichen Kappelbergsteig fahren, um die beiden Kurven und die um 150 m längere Strecke zu vermeiden, auf der in gesamter Länge nur Tempo 30 gefahren werden darf. Der Lkw- und Busverkehr verläuft ausschließlich über den südlichen Kappelbergsteig. Auf die Ellwanger Straße wird bei dieser im Vergleich

zum südlichen Kappelbergsteig weniger Verkehr entfallen.

- Mehrverkehr: keiner (+)

- Baulicher technischer Aufwand: gering bis mittel (-)

Um die Befahrbarkeit des südlichen Kappenbergsteiges zu verbessern, müssten alle Möglichkeiten die Straße jetzt schon zu verbreitern genutzt werden. Die Vermessung der Grundabtretung müsste zeitnah erfolgen. Der Zaun bei Flur-Nr. 449 müsste zurückversetzt werden. Die Ausweichstellen sollten besser befestigt werden. Die Böschung an der Einmündung Kappelbergsteig / Katzwanger Straße wäre regelmäßig zu mähen. Die Hecke wäre zurück zu schneiden. Nach Möglichkeit sind die Ausweichstellen in Absprache mit dem Eigentümer zu vergrößern.

- Grundstücksverfügbarkeit: Verschärfung der Engstellen (-)

Der Eigentümer von Flur-Nr. 448/9 hat angekündigt, dass er bei dieser Variante von der Stadt die Entfernung des Asphalttes auf der Privatfläche verlangen wird und das Grundstück an der Grenze einzäunen will. Er beabsichtigt in dem Fall das Grundstück nicht bebauen, um die an eine Baugenehmigung gekoppelte Bedingung der Grundabtretung zu umgehen.

- Waldrodung: nicht erforderlich (+)

- Busverkehr: im Winter nur eingeschränkt möglich (-)

Die Firma Wutzer wird den Kappelberg im Winter nicht bedienen, wenn als Ausfahrt für den Bus nur der Kappelbergsteig zur Verfügung steht. Dies wird dazu führen, dass Eltern schulpflichtiger Kinder diese Lösung wahrscheinlich nicht akzeptieren.

- Verkehrssicherheit: Verbesserungen, aber Engstellen verschärfen sich (-)

Die bei 4.3 und 4.4 sowie die bei 5.2.1 „Baulicher / technischer Aufwand“ beschriebenen Maßnahmen können zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Das Problem mit der Rutschgefahr im Winter für Busse wird gelöst, indem das Gebiet nicht bedient wird. Die Engstellen verschärfen sich jedoch, besonders im Zufahrtsbereich. Behinderungen im Begegnungsverkehr lassen sich abmildern aber nicht vermeiden. Nach Einschätzung der Anwohner bleiben die Grundstückseinfahrten im Zweirichtungsverkehr gefährlich.

- Akzeptanz der Einwohner Ellwanger Straße: vermutlich ja (+)

- Akzeptanz der Einwohner südlicher Kappelbergsteig: vermutlich nein (-)

- Allgemeine Akzeptanz im Kappelberg: Eltern vermutlich nein (-)

5.2.2. Variante 2: Einbahnstraßenring

Diese Variante sieht einen Einbahnstraßenring im südlichen Kappelbergsteig vor. Zufahrt wäre über den Kappelbergsteig. Ausfahrt wäre über die Hans-Traut-Straße und die Ellwanger Straße. Diese Variante setzt eine Waldrodung an der Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße voraus.

- Verteilung des Verkehrsaufkommens: gleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens (+)

Durch die Einbahnstraßenlösung verteilt sich der Verkehr gleichmäßig auf die beiden Zufahrten und die Hans-Traut-Straße.

- Mehrverkehr: ja (-)
Es entsteht Mehrverkehr durch Umwegfahrten. Die Anwohner der Ellwanger Straße müssen eine längere Strecke bei der Zufahrt in Kauf nehmen. Die Ausfahrt vom nördlichen Kappelbergsteig über die Ellwanger Straße ist um 150 m länger wenn man in Richtung Innenstadt will. Will man in Richtung Nürnberg, ist die Ausfahrt um 360 m länger. Die Zufahrt ist dann entsprechend kürzer.
- Baulicher technischer Aufwand: ja (-)
An der Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße müssten 100 qm Wald gerodet werden. Die Fläche müsste mit einem tragbaren Unterbau versehen und befestigt werden.
- Grundstücksverfügbarkeit: (-)
Eine Nutzungsvereinbarung für Flur-Nr. 439 liegt vor, jedoch kann diese wenn das Eckgrundstück bebaut wird, mit einem Jahr Vorlauf gekündigt werden.
- Waldrodung: erforderlich (-)
- Busverkehr: Ein- und Ausfahrt in den Kappelberg möglich (+)
- Verkehrssicherheit: deutliche Verbesserungen (+)
Die bei 4.3 und 4.4 beschriebenen Maßnahmen können zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Engstellen werden durch den Einbahnverkehr entschärft, Behinderungen im Begegnungsverkehr werden vermieden. Die Grundstückseinfahrten werden sicherer.
- Akzeptanz der Einwohner Ellwanger Straße: möglicherweise ja (~)
- Akzeptanz der Einwohner südlicher Kappelbergsteig: vermutlich ja (+)
- Allgemeine Akzeptanz im Kappelberg: Eltern vermutlich ja (+)

5.2.3. Variante 3: Südlicher Kappelbergsteig nur für Busse und Lkw in beiden Richtungen befahrbar

Bei Variante 3 würde der südliche Kappelbergsteig als Einbahnstraße ausgewiesen, die von der Katzwanger Straße in Richtung Siedlung befahrbar wäre. Der südliche Kappelbergsteig wäre für Busse und Lkw in beiden Richtungen befahrbar. Eine Waldrodung an der Ecke Hans-Traut-Straße wäre nicht erforderlich.

- Verteilung des Verkehrsaufkommens: weitgehend gleichmäßige Verteilung (~)
Mit dieser Lösung entfällt - wie bei Variante 2 - mehr Verkehr als im Bestand auf die Ellwanger Straße. Das Verkehrsaufkommen ist nicht gleichmäßig verteilt, da die Ellwanger Straße in beiden Richtungen befahren werden kann. Allerdings macht die Differenz zu einem großen Teil das Verkehrsaufkommen der Anwohner von Ellwanger Straße und Hans-Traut-Straße aus. Bei dieser Variante verbleibt der Bus- und Lkw-Verkehr ausschließlich auf dem südlichen Kappelbergsteig. Das Lkw-Aufkommen kann nicht geschätzt werden, es schwankt wahrscheinlich je nach Bautätigkeit. Da die Belastung, die von vorbeifahrenden Lkw und Bussen ausgeht, im Einzelfall jedoch höher ist, wird von einer weitgehend ausgeglichen Verteilung ausgegangen.
- Mehrverkehr: ja (-)
Da die Anwohner im südlichen Kappelberg nicht direkt die kürzere Strecke aus dem Kappelberg in die Katzwanger Straße fahren können, entsteht Mehrverkehr. Die Strecke

aus dem nördlichen Kappelberg in Richtung Innenstadt über die Hans-Traut-Straße ist um 150 m länger als die Route über den südlichen Kappelbergsteig in die Katzwanger Straße. Will man Richtung Katzwang und Nürnberg, entsteht ein Umweg vom 360 m.

- Baulicher technischer Aufwand: gering bis mittel (-)

Um Möglichkeiten zur Begegnung von Fahrzeugen im südlichen Kappenbergsteig zu verbessern, müssten alle Möglichkeiten die Straße jetzt schon zu verbreitern genutzt werden. Die Vermessung der Grundabtretung müsste zeitnah erfolgen. Der Zaun bei Flur-Nr. 449 müsste zurückversetzt werden. Die Ausweichstellen sollen besser befestigt werden. Die Böschung an der Einmündung Kappelbergsteig / Katzwanger Straße ist regelmäßig zu mähen. Die Hecke ist zurück zu schneiden. Nach Möglichkeit sind die Ausweichstellen in Absprache mit dem Eigentümer zu vergrößern.

- Grundstücksverfügbarkeit: ja (+)

- Waldrodung: nicht erforderlich (+)

- Busverkehr: im Winter nur eingeschränkt möglich (-)

Die Firma Wutzer wird den Kappelberg im Winter nicht bedienen, wenn als Ausfahrt für den Bus nur der Kappelbergsteig zur Verfügung steht. Dies wird dazu führen, dass Eltern schulpflichtiger Kinder diese Lösung wahrscheinlich nicht akzeptieren.

- Verkehrssicherheit: eingeschränkt (-)

Die Beschilderung muss so erfolgen, dass die Verkehrsteilnehmer wissen, dass jederzeit mit Gegenverkehr gerechnet werden muss. Da nur selten ein Bus oder Lkw entgegen der Einbahnrichtung dort fährt, wird es sich jedoch nicht vermeiden lassen, dass durch Unaufmerksamkeiten gefährliche Situationen entstehen.

- Akzeptanz der Einwohner Ellwanger Straße: vermutlich nein (-)

- Akzeptanz der Einwohner südlicher Kappelbergsteig: vermutlich ja (+)

- Allgemeine Akzeptanz im Kappelberg: Eltern vermutlich ja (-)

5.2.4. Variante 4: Einbahnstraße im südlichen Kappelberg in Richtung Norden

Bei Variante 4 würde der südliche Kappelbergsteig als Einbahnstraße ausgewiesen, die von der Katzwanger Straße in Richtung Siedlung befahrbar wäre. Variante 4 entspricht mit Ausnahme der Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße der am 16.06.09 beschlossenen Einbahnstraßenlösung. Variante 4 setzt demgegenüber die Aufweitung der Kurve an der Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße und die Rodung von 100 qm Wald voraus. Die Lösung wäre nur solange nutzbar, wie die Eckbebauung auf Flur-Nr. 439 (siehe Übersichtskarte) nicht umgesetzt wird.

- Verteilung des Verkehrsaufkommens: keine gleichmäßige Verteilung (-)

Mit dieser Lösung entfällt mehr Verkehr als im Bestand auf die Ellwanger Straße. Das Verkehrsaufkommen ist nicht gleichmäßig verteilt, da die Ellwanger Straße in beiden Richtungen befahren werden kann. Allerdings macht die Differenz zu einem großen Teil das Verkehrsaufkommen der Anwohner von Ellwanger Straße und Hans-Traut-Straße aus.

- Mehrverkehr: ja (-)

Da die Anwohner im südlichen Kappelberg nicht direkt die kürzere Strecke aus dem Kappelberg in die Katzwanger Straße nehmen können, entsteht Mehrverkehr. Die

Strecke in Richtung Innenstadt über die Hans-Traut-Straße ist um 150 m länger als die Route über den südlichen Kappelbergsteig in die Katzwanger Straße. Will man in die Richtung Katzwang und Nürnberg, entsteht ein Umweg vom 360 m.

- Baulicher technischer Aufwand: ja (-)
An der Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße müssten 100 qm Wald gerodet werden. Die Fläche müsste mit einem tragbaren Unterbau versehen und befestigt werden.
- Grundstücksverfügbarkeit: vorhanden, wenn auch nur auf Widerruf (-)
Eine Nutzungsvereinbarung für Flur-Nr. 439 liegt vor, jedoch kann diese wenn das Eckgrundstück bebaut wird, mit einem Jahr Vorlauf gekündigt werden.
- Waldrodung: erforderlich (-)
- Busverkehr: Ein- und Ausfahrt in den Kappelberg möglich (+)
- Verkehrssicherheit: deutliche Verbesserungen (+)
Die bei 4.3 und 4.4 beschriebenen Maßnahmen können zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Engstellen werden durch den Einbahnverkehr entschärft, Behinderungen im Begegnungsverkehr werden im südlichen Kappelbergsteig vermieden. Die Grundstückseinfahrten werden sicherer.
- Akzeptanz der Einwohner Ellwanger Straße: vermutlich nein (-)
- Akzeptanz der Einwohner südlicher Kappelbergsteig: vermutlich ja (+)
- Allgemeine Akzeptanz im Kappelberg: Eltern vermutlich ja (+)

5.2.5. Bewertung der Varianten

Die folgende Tabelle fasst die Bewertung zusammen.

In der ersten Spalte bei den einzelnen Varianten stehen 1, 0 oder -1 für die Zielerfüllung. Wenn bei einer Variante ein Kriterium (im Text +) als positiv eingestuft wurde, steht hier 1. Die Einstufung mittel (im Text ~) führt zu einer 0. Ist das Kriterium negativ eingestuft (im Text -), steht hier -1.

Die oben genannten Kriterien werden nach 3 Stufen gewichtet. Der gleichmäßigen Verteilung des Verkehrsaufkommens, dem technisch-baulichen Aufwand und der Verkehrssicherheit kommt das höchste Gewicht zu.

In der grau hinterlegten Spalte wird die Einstufung 1, 0 oder -1 mit dem Gewicht multipliziert. Das ergibt dann die gewichteten Punkte, die eine Variante bei einem Kriterium erhält. In der letzten Zeile sind die Punkte für die einzelnen Varianten aufaddiert.

Die Tabelle zeigt, dass Variante 2 (Einbahnstraßenring) am günstigsten abschneidet. Die nächstbeste Lösung ist Variante 3, bei der der südliche Kappelbergsteig Einbahnstraße ist und in Gegenrichtung von Bussen und Lkw befahren werden kann.

| | Gewichtung | Variante 1: Keine Einbahnstraßen | | Variante 2: Einbahnstraßenring | | Variante 3: südl. Kappelbergsteig Einbahnstraße nur für Busse und Lkw in Gegenrichtung befahrbar | | Variante 4: Einbahnstraße im südlichen Kappelberg in Richtung Norden | |
|--------------------------------------|------------|----------------------------------|----|--------------------------------|----|--|----|--|----|
| Verteilung des Verkehrsaufkommens | 3 | -1 | -3 | 1 | 3 | 0 | 0 | -1 | -3 |
| Mehrverkehr | 2 | 1 | 2 | -1 | -2 | -1 | -2 | -1 | -2 |
| Baulicher / technischer Aufwand | 3 | 0 | 0 | -1 | -3 | 0 | 0 | -1 | -3 |
| Grundstücksverfügbarkeit | 2 | -1 | -2 | -1 | -2 | 1 | 2 | -1 | -2 |
| Vermeidung Waldrodung | 2 | 1 | 2 | -1 | -2 | 1 | 2 | -1 | -2 |
| Busbedienung | 2 | -1 | -2 | 1 | 2 | -1 | -2 | 1 | 2 |
| Verkehrssicherheit | 3 | -1 | -3 | 1 | 3 | -1 | -3 | 1 | 3 |
| Akzeptanz Einwohner Ellwanger Straße | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | -1 | -1 | -1 | -1 |
| Akzeptanz Einwohner Kappelbergsteig | 1 | -1 | -1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Allgemeine Akzeptanz | 1 | -1 | -1 | 1 | 1 | -1 | -1 | 1 | 1 |
| Summe | | | -7 | | 2 | | -4 | | -6 |

5.3. Empfehlung

Der Radweg an der Katzwanger Straße ist im Bereich der Einmündungen durch eine Markierung in Form von breiten weißen Streifen und je einem Radsymbol hervorzuheben. Die Vorfahrt-gewähren-Schilder sind durch Stopp-Schilder zu ersetzen.

Im südlichen Kappelberg, der Hans-Traut-Straße und der Ellwanger Straße wird Tempo 20 eingeführt. Im übrigen Kappelberg gilt Tempo 30. Dies soll durch Bodenmarkierungen und zunächst einfachen verkehrsberuhigenden Maßnahmen unterstützt werden.

Hinsichtlich der Verkehrsführung wird empfohlen, Variante 2 (Einbahnstraßenring) umzusetzen. Dies bedingt eine Rodung von ca. 100 qm Wald an der Kurve Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße. Die Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde liegt vor. Der Eingriff wird ausgeglichen. Bei dieser Lösung ist das Verkehrsaufkommen zwischen den beiden Zufahrten gleichmäßig verteilt und die Verkehrssicherheit am größten.

6. Mittelfristig zu realisierende Straßenplanungen

Mit der Kanal und Straßenplanung wurde das Ingenieurbüro Siegle aus Nürnberg beauftragt. Die Straßenplanung wurde mit dem Ziel einer städtebaulich und verkehrlich tragfähigen Lösung, die möglichst einfach und kostengünstig sein soll, konkretisiert. Erste Entwürfe für die Straßenplanung liegen vor und werden derzeit noch verwaltungsintern abgestimmt.

Im Geltungsbereich der beiden Bebauungspläne orientiert sich die Planung an diesen Vorgaben. Im Bereich des Bebauungsplanes L-8-66, 2. Änderung, sind wie in allen neuen Bebauungsplänen lediglich die Straßenbegrenzungslinien und Parkplätze dargestellt. Die Straßenplanung im Detail bleibt der Fachplanung überlassen. In diesem Bereich wurden zusätzliche Parkplätze und Engstellen vorgesehen.

Der Ausbau erfolgt im Mischprinzip. An vielen Stellen wurden Fahrbahn, eine überfahrbare Entwässerungsrinne und ein angrenzender Versorgungstreifen (nutzbar für Beleuchtung und Fußgänger) vorgesehen. Der Versorgungstreifen sowie die Fahrbahn werden an vereinzelt Stellen durch Parkflächen unterbrochen. Diese Art der Straßengestaltung ermöglicht die Abwicklung auch des Begegnungsverkehrs von LKW/LKW mit Überfahren der Entwässerungsrinne und dem Versorgungstreifen.

Die Planung zeigt Maßnahmen auf, mit denen die Zufahrt über das Ellbogental verbessert werden kann. Im Steilstück des Kappelbergsteigs bei der Anbindung zum Ellbogental wurde die bestehende Längsneigung mit 26 % ermittelt. Bei Abflachung der oberen Kuppe und Anhebung des Einmündungsbereichs zum Ellbogental kann die Längsneigung auf ca. 13,5 % reduziert werden. Dies setzt jedoch Grunderwerb von den angrenzenden Anwohnern voraus.

Sobald die Pläne für den Straßenausbau in einer abgestimmten Form und mit den Beschlüssen des Verkehrsausschuss konformen Lösung vorliegen, sollen die Bürger im Kappelberg über die Planung informiert werden. Dann kann ein Diskussionsprozess über die Planinhalte beginnen.

Da die Ellwanger Straße bereits im Zuge des S-Bahnausbaus ausgebaut wurde, wird dieser Teil zurückgestellt.

Der Ausbau ist im Vollausbau vorgesehen, wobei der bestehende Straßenkörper in der Regel entfernt wird und anschließend das Planungskonzept nach den technischen Richtlinien umgesetzt wird. Vorausgehend sind jedoch zunächst nach Erfordernis die Sanierung der Kanalisation sowie die weiteren Sparten wie Wasser, Strom und Telekom durchzuführen.

Die Bauabschnitte richten sich im Wesentlichen nach den Erfordernissen des Kanalbaus, dem notwendigen Grunderwerb, den vorhandenen Haushaltsmitteln und erschließungsbeitragsrechtlichen Gesichtspunkten. Im derzeitigen Planungsstadium macht es noch keinen Sinn Aussagen zu Bauabschnitten und Verkehrsführung während der Bauzeit zu machen.

Die Zufahrt zu den Grundstücken wird während der Bauzeit mit Einschränkungen und Behinderungen bedingt möglich sein.

Wenn der Kanal im Kappelbergsteig zwischen der Hans-Traut-Straße und der Abzweigung des Mariensteigs gebaut wird, wäre der nördliche Kappelberg nur über das Ellbogental erreichbar. Da dies nicht funktionieren kann, muss die Erschließung des Kappelbergs mit einer Baustraße gewährleistet werden. Eine Vereinbarung mit dem Eigentümer vorausgesetzt, wäre dazu eine Verbindung bei den Häusern 13 und 19a über Flur-Nr. 417 zu der Verlängerung der Ellwanger Straße denkbar.

III. Kosten

Für die Realisierung der in Kapitel 5. beschriebenen Maßnahmen sind mit Unterhaltsmitteln des Baubetriebsamtes realisierbar. Andere Haushaltsmittel sind nicht vorhanden.

Zu den Kosten der Ausbauplanung liegen noch keine Angaben vor.