

# BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/125/2011

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Volker Arnold	Stadtplanung / A. 41 / Pa

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

## Straßenplanung Kappelberg

Anlagen

8 Pläne

Beschlussvorlage mit Beschluss und Anlagen aus dem Verkehrsausschuss vom 14.10.2010

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Planungs- und Bauausschuss	15.02.2011	öffentlich	Beschluss

### Beschlussvorschlag:

1. Die vorgelegte Planung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Planung für die Dritte Zufahrt von der Katzwanger Straße zum Mariensteig soll nicht weiterverfolgt werden.
3. Die Planung soll um Haltestellen für den Linienverkehr ergänzt werden.
4. Es soll geprüft werden, wo weitere öffentliche Stellplätze im Straßenraum angelegt werden können.
5. Die Planung für die Verbesserung der Situation im Ellbogental soll weiter vertieft werden.
6. Die Eigentümer und Anwohner sind über die Planung zu informieren.
7. Über die Anregungen der Eigentümer und Anwohner soll dem Planungs- und Bauausschuss berichtet werden.

Finanzielle Auswirkungen	X	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag			
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt			
Haushaltsmittel			
Folgekosten			

## **I. Zusammenfassung**

Die Verkehrserschließung des Kappelbergs stellt sich unter zwei Gesichtspunkten als problematisch dar:

1. Die innere Erschließung ist noch nicht erstmalig hergestellt, d.h. es handelt sich im Wesentlichen um staubfrei gemachte Straßen.
2. Die äußere Erschließung über die Anbindung an die Katzwanger Straße und das Ellbogental ist nur unzureichend geregelt bzw. ausgebaut.

Über den vorliegenden Planungsentwurf sollen Verbesserungen in die Wege geleitet werden. Nach Zustimmung durch den Planungsausschuss sollen die Pläne mit den Bürgern abgestimmt werden.

Der Beginn erster Baumaßnahmen ist frühesten 2012 möglich.

Die Kosten für die 2,4 km Straßenausbau im gesamten Kappelberg werden im derzeitigen Planungsstadium ohne Grunderwerb, Beleuchtung und Stützmauern für die Verbesserung der Situation zum Ellbogental hin auf 2,3 Mio. € geschätzt.

## **II. Sachverhalt**

### **1. Ausgangslage**

Der Kappelberg ist ein gewachsenes Wohngebiet, dessen Entwicklung lange Zeit durch die Planungen zur B2a „gelähmt“ war. Nachdem der Planfeststellungsbeschluss aufgehoben wurde, begann wieder eine verstärkte Bautätigkeit.

Die gesamten Straßen im Planbereich sind erschließungsbeitragsrechtlich noch nicht hergestellt. Der Straßenbelag und der Oberbau sind mit Ausnahme der Ellwanger Straße, die als Baustraße für den S-Bahnbau befestigt worden war, unzureichend.

Das Straßennetz ist durch viele Engstellen und Provisorien geprägt. Begegnungsfälle Pkw/Lkw oder Pkw/Bus sind teilweise nicht möglich. Die Ausfahrt an der Einmündung des Kappelbergsteiges in die Katzwanger Straße weist eine vergleichsweise starke Quer- und Längsneigung auf. Die Zufahrt über das Ellbogental ist sehr steil und eng. Sie ist dadurch nur eingeschränkt nutzbar.

Die derzeitige Situation hat zu verschiedenen Problemen geführt, die im Verkehrsausschuss intensiv diskutiert wurden und an dieser Stelle nicht explizit wiederholt werden (siehe Anlage). Die derzeitige Verkehrslösung muss als Provisorium betrachtet werden, welches durch die jetzt zu behandelnde Planung abgelöst werden soll.

#### **1.1. Planungsrecht**

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. Der Satzungsbeschluss ist noch nicht erfolgt, da die Ergebnisse der Straßenplanung noch eingearbeitet und noch weitere naturschutzrechtliche Aspekte geklärt werden müssen.

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.

## **2. Anbindung an das Straßennetz**

### **2.1 Vorhandene Anbindungen**

Die Anbindung des Kappelbergsteigs an die Katzwanger Straße genügt derzeit nicht den verkehrstechnischen Anforderungen. Um die Situation bei den gegebenen Zwangspunkten soweit wie möglich zu verbessern, ist im Bereich der Einmündung Kappelbergsteig Grunderwerb erforderlich. Die Anbindung über das Ellbogental lässt sich zwar verbessern, eine vollwertige Erschließungsstrasse wird sich hier aber nicht realisieren lassen. Die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsströme ergibt, dass der Verkehr über die beiden Anschlüsse an die Katzwanger Straße abgewickelt werden kann. Hierzu ist eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Verkehrsströme anzustreben.

Die Planung für den gesamten Kappelberg orientiert sich an den planungstechnischen Vorgaben eines Zweirichtungsverkehrs, den topografischen Gegebenheiten und den Grundstücksverhältnissen. Fragen, ob eine Einbahnrichtung oder Zweirichtungsverkehr sinnvoller ist, sind im Wesentlichen durch verkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen. Durch den Ausbau sollen hierzu mögliche Varianten offen gehalten werden. Bei einer Einbahnstraßenlösung kann der Straßenraum ggf. auch im Nachhinein durch Parkplätze und ggf. Grünflächen verengt werden.

### **2.2. Dritte Zufahrt – Mariensteig**

Von Anwohnern der Ellwanger Straße wurde eine dritte Zufahrt an der Katzwanger Straße in der Verlängerung des Mariensteigs ins Gespräch gebracht. Diese ist in Plan 6.2 (Lageplan 5) dargestellt. Bei dieser Lösung wäre der Mariensteig über diese Zufahrt direkt erreichbar. Um die Akzeptanz der neuen Zufahrt zu erhöhen, soll der Kappelbergsteig bei dem Eckgrundstück Kappelbergsteig / Hans-Traut-Straße für den Kfz-Verkehr unterbrochen werden.

Die Verwaltung und das Ingenieurbüro haben diese Variante hinsichtlich ihrer Möglichkeiten und Grenzen geprüft:

Zwischen der neuen Einmündung an der Katzwanger Straße und der Einmündung in den Kappelbergsteig bei der Hans-Traut-Straße besteht ein Höhenunterschied von ca. 6,50 m. Daraus ergibt sich auf dieser Strecke eine Steigung von 12 %. Nachdem aufgrund der einschlägigen Richtlinien zum Straßenbau der Anschluss an die Katzwanger Straße auf einer Länge von 10 m - 12 m erst einmal mit einer Steigung von 5 % anschließen muss, ergibt sich für die nachfolgende Strecke eine Steigung, die deutlich über 12 % hinausgeht. Aus diesem Grund ist diese Variante laut Ingenieurbüro Siegle daher so nicht machbar.

Abgesehen von zusätzlichen naturschutzrechtlichen Hindernissen, die sich im Rahmen der Bearbeitung ergeben haben und die zur Zeit noch hinsichtlich ihrer Auswirkungen überprüft werden, wäre für diese Variante Grunderwerb in einem viel größeren Maß erforderlich. Der Flächenverbrauch für die Straßen wäre deutlich höher. Es wären steile Böschungen und gegebenenfalls auch Stützmauern erforderlich. Diese Eingriffe in das Gelände sind aufwendig und teuer. Nachdem auch zwei so dicht aufeinander folgende Einmündungen in die Katzwanger Straße ein erhebliches Gefahrenpotential enthalten, müsste die bestehende Zufahrt zum Kappelbergsteig geschlossen werden.

Aus diesem Grund scheidet auch eine Alternative, den Mariensteig direkt ohne Anschluss an die Hans-Traut-Straße an die Katzwanger Straße anzubinden, aus.

### 3. Straßenplanung

Die Kanal- und Straßenplanung wurde von dem Ingenieurbüro Siegle aus Nürnberg bearbeitet. Als Ziel wurde eine städtebaulich und verkehrlich tragfähige Lösung, die möglichst einfach und kostengünstig sein soll, formuliert. Grundlage der Planung ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Der Ausbau erfolgt im Mischprinzip. Das heißt auf Hochbordsteine wurde zugunsten eines niveaugleichen Ausbaus verzichtet. Es gilt Tempo 30, im südlichen Kappelberg ist aufgrund der höheren Verkehrsbelastung Tempo 20 vorgesehen<sup>1</sup>.

Grundlegendes Gestaltungsprinzip ist eine Gliederung des Straßenraumes in Fahrbahn, Versorgungstreifen und Entwässerungsrinne. Versorgungstreifen und Entwässerungsrinne werden gepflastert ausgeführt. Im Versorgungstreifen sollen Versorgungsleitungen verlegt werden. Durch die gepflasterte Ausführung können langfristig Flicker in der Asphaltdecke minimiert und deren Haltbarkeit erhöht werden. Der gepflasterte Seitenraum ist im Begegnungsverkehr überfahrbar. Durch den Belagwechsel wird die Fahrbahn optisch eingeeengt. Dies trägt so zur Verkehrsberuhigung bei. Der Versorgungstreifen dient auch als Fußweg. In untergeordneten Straßenzügen wird er durch Parkplätze unterbrochen. Die Parkplätze ragen in die Fahrbahn hinein und verengen diese weiter.

Im Gebiet Kappelbergsteig reicht in den meisten Fällen der vorhandene Straßenraum für den Einsatz der empfohlenen Regelquerschnitte für Wohn- und Sammelstraßen nicht aus. Deshalb fand bei der Planung unter Einbeziehung der Seitenräume der Begegnungsfall Lkw/Lkw (Linienbus/Müllfahrzeug) Berücksichtigung. Für die schmälere Straßen wurde der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw bzw. Pkw/ Radfahrer zu Grunde gelegt.

Im Geltungsbereich der beiden Bebauungspläne orientiert sich die Planung an deren 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.

Die Straßen Kappelbergsteig, Mariensteig bis Planstraße C sind so ausgelegt, dass nach dem Ausbau ein Linienbus hier eine Runde fahren kann, ohne rückwärts wenden zu müssen. Nach der Erschließung des neuen Baugebietes ist vorgesehen, dass der Linienbus über Planstraße B und die verlängerte Eilwanger Straße zur Katzwanger Straße fahren kann.

#### 3.1. Kappelbergsteig

An der Einmündung Katzwanger Straße / Kappelbergsteig wird die Einmündung leicht verlegt, um die Sichtverhältnisse zu verbessern. Die Einmündung wird rechteckiger als dies im Bestand der Fall ist. Um den Radverkehr zu lenken, entsteht eine gepflasterte, im Bedarfsfall überfahrbare Tropfeninsel. Der Radweg entlang der Katzwanger Straße wird durch eine kleine Pflasterung leicht verschwenkt. Dies soll die Aufmerksamkeit der Radfahrer erhöhen und deren Geschwindigkeit reduzieren.

Ausgehend von der Katzwanger Straße ist der Querschnitt aufgeteilt in einen 1,5 m breiten Versorgungstreifen, eine 0,5 m breite Entwässerungsrinne und eine 5,5 m breite Fahrbahn. An einer Engstelle beträgt die Fahrbahnbreite nur 4,5 m.

Im weiteren Verlauf richtet sich die Straßenraumbreite nach dem Bebauungsplan L-8-66, 2. Änderung. Ab der Einmündung Hans-Traut-Straße ist die Straße mit einem überfahrbaren Versorgungstreifen 1,50 m, einer 0,50 m breiten Entwässerungsrinne und einer 5,0 m breiten Fahrbahn geplant. Der Querschnitt wird an verschiedenen Stellen mit Längsparkplätzen (Breite 2,25 m) begleitet.

---

<sup>1</sup> Beschluss Verkehrsausschuss vom 14.10.10

Im Süden von Flur Nr. 433/4 (Kappelbergsteig 7) ist gemäß dem Bebauungsplan L-6-62 ein Stellplatz für Wertstoffcontainer vorgesehen. Daneben sind zwei Längsparkplätze angeordnet.

Die Einmündung der Planstraßen C und B sind für den Linienbus und Lkws ausgelegt und entsprechend aufgeweitet.

Ab der Einmündung der „Planstraße B“ beträgt die Fahrbahnbreite 6,0 m. Auch hier wird der Versorgungstreifen / Fußweg 1,50 m und die 0,50 m breite Entwässerungsrinne fortgeführt. Grünflächen engen die Fahrbahn auf 4,5 m ein. Beim Spielplatz wird die Fahrbahn auf 3,5 m verengt.

Nördlich anschließend werden - wo es die Grundstückszufahrten zulassen - Längsparkplätze und Grünflächen angelegt. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,5 m. In bestimmten Abständen ist der Straßenraum ein kurzes Stück breiter angelegt, um Begegnungsverkehr auch mit größeren Fahrzeugen zu ermöglichen.

Dieses Gestaltungsprinzip wird auch nördlich des rechtskräftigen Bebauungsplanes fortgeführt. Die Straßengesamtbreite wurde weitestgehend den örtlichen Verhältnisse angepasst und weist eine Gesamtbreite zwischen 5,95 m und 8,65 m auf.

Bei der nördlichen Einmündung Kappelbergsteig / Föhrenweg ist eine Wendefläche (R = 8,0 m) für das Müll- und Rettungsfahrzeuge vorhanden. Der Einmündungsbereich Kappelbergsteig / Mariensteig ist für Müllfahrzeuge befahrbar.

### **3.2. Hans-Traut-Straße**

Auf der Südseite der Hans-Traut-Straße verläuft der 1,50 m breite Versorgungstreifen. Die Fahrbahn ist 4,0 m breit. Die 0,5 m breite Entwässerungsrinne verläuft auf der Nordseite.

An der Ecke Hans-Traut-Straße / Ellwanger Straße muss die Kurve aufgeweitet werden. Dazu müssen bei Flur Nr. 450/4 (Gemarkung Penzendorf) ca. 31 qm erworben werden. Grunderwerbgespräche im Jahr 2010 sind gescheitert.

Kurzfristig konnte eine Nutzungsvereinbarung für das nördlich an die Straße angrenzende Grundstück geschlossen werden. Eine provisorische Aufweitung wurde im Oktober 2010 hergestellt.

### **3.3. Ellwanger Straße**

Die Ellwanger Straße wurde im Zuge des S-Bahnbaus als Baustraße ausgebaut. Der Fahrbahnbelag ist vergleichsweise gut.

Für einen endgültigen Ausbau kann die Straße mit Einfassungen und Versorgungstreifen sowie einer Entwässerungsrinne versehen werden. Die Planung sieht einen Versorgungstreifen und eine Muldenrinne auf der westlichen Straßenseite vor. Im breiteren Teil der Straße sind öffentliche Stellplätze vorgesehen.

Die große Aufweitung bei der Einmündung zur Katzwanger Straße wird durch eine nicht überfahrbare Grünfläche, die den Radverkehr lenken soll, verschmälert. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird eine rau gepflasterte Fläche, die bei Bedarf überfahren werden kann, als Einengung angelegt.

In Verbindung mit dem geplanten neuen Baugebiet sind eine Verlängerung der Ellwanger Straße zu dem neuen Baugebiet und eine Durchbindung zum Kappelbergsteig erforderlich.

### **3.4. Mariensteig**

Von der südlichen Einmündung zum Kappelbergsteig ausgehend wird der Mariensteig nach dem Bebauungsplanentwurf mit einer Gesamtbreite von zunächst 6,0 m geplant. Hieraus entfallen auf die Fahrbahn 5,50 m und 0,50 m auf die Entwässerungsrinne. Ein Versorgungstreifen ist nicht vorgesehen.

Im Seitenbereich werden entsprechend dem Bebauungsplanentwurf einzelne Längsparkplätze angelegt. Im weiteren Verlauf engen in die Fahrbahn ragende Parkplätze und Grünflächen als Verkehrsberuhigung die Fahrbahn ein. Im Bereich des rechtskräftigen Bebauungsplanes werden die Parkplätze und Grünflächen versetzt angeordnet, um die Geradlinigkeit zu unterbrechen. Die Durchfahrt für den Linienbus ist möglich. Die verbleibende Fahrbahnbreite beträgt 4,50 m. In Abschnitten zwischen den Parkplätzen und Grünflächen ist Begegnungsverkehr Lkw / Lkw möglich.

Die Einmündung der Mariensteig / Planstraße C ist mit einem Linienbus befahrbar.

Die Gesamtfahrbahnbreite im weiteren Verlauf richtet sich nach dem Bebauungsplan bzw. den bestehenden Grundstückseinfriedungen, die teilweise nur mit hohem Kostenaufwand versetzbar wären. Sie beträgt zwischen 5,45 m und 6,50 m. Unterteilt ist die Breite wiederum in Fahrbahn, Parkfläche/Grünfläche und Entwässerungsrinne. Die Einmündung zur Achse 5 ist mit einem Müllfahrzeug befahrbar.

Nördlich der Achse 5 ist der Mariensteig zunächst mit einer Ausbaubreite entsprechend dem zur Verfügung stehenden Straßenraum zwischen den Einfriedungen vorgesehen. Der Straßenraum gliedert sich auch hier in Versorgungstreifen, Entwässerungsrinne und Fahrbahn. Unterbrochen werden diese durch einzelne Längsparker. Die Breite ist unterschiedlich, jedoch kann jederzeit der Begegnungsverkehr Pkw/Pkw und bei Befahren des Versorgungstreifen auch eine Begegnung Pkw/Lkw abgewickelt werden.

Im nördlichen Bereich ist auch für einen Straßenraum mit reduzierten Breiten des Straßenraums Grunderwerb in größerem Umfang notwendig. Parkplätze im Straßenraum sind in diesem Bereich nicht möglich.

Die Einmündung zum Kappelbergsteig (Nord) ist mit einem Müllfahrzeug befahrbar.

### **3.5. Föhrenweg**

Vom Kappelbergsteig ausgehend zweigt der Föhrenweg in Richtung Westen ab. Die Straßenbreite ist unterschiedlich und richtet sich hier nach den Grundstücksgrenzen und Einfriedungen. Der Straßenraum gliedert sich auch hier in Versorgungstreifen, Entwässerungsrinne und Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite beträgt bei den Parkplätzen 4,0 m. Der Versorgungstreifen wird unterbrochen durch Längsparker und Grünflächen. Hier wird die Fahrbahnbreite auf 3,5 m reduziert. Bei der Planung wurde der Begegnungsverkehr von Pkw/Pkw und bei Befahren des Versorgungstreifen auch der von Pkw/Lkw berücksichtigt.

### **3.6. Planstraße B (Achse 6) Verbindungsstraße Kappelbergsteig / neues Baugebiet**

Planstraße B (Achse 6, Flur Nr. 433/5) zweigt vom Kappelbergsteig in Richtung Westen ab und bildet künftig die Anbindung an das im Westen geplante neue Baugebiet. Die Straße ist gegliedert in Versorgungstreifen / Fußweg, Entwässerungsrinne und Fahrbahn. Die Gesamtbreite richtet sich nach den vorhandenen Grundstücksgrenzen und dem rechtskräftigen Bebauungsplan. Sie beträgt ca. 7,20 m. Auf die Fahrbahn entfallen hierbei 5,20 m.

### **3.7. Planstraße C (Achse 4) Verbindungsstraße Kappelbergsteig / Mariensteig**

Planstraße C (Achse 4) bildet eine Verbindung zwischen Kappelbergsteig und Mariensteig

und ist für die Befahrung mit dem Linienbus ausgelegt. Der Ausbau richtet sich hierbei nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan mit einer Gesamtbreite von 8,00 m bzw. 6,75 m. Der Straßenraum ist unterteilt in Fahrbahn mit 4,25 m / 5,50 m Breite und anschließenden Parkstreifen / Grünstreifen. Am tiefen Fahrbahnrand ist eine 0,50 m breite Entwässerungsrinne angeordnet.

### **3.8. Achse 5 Verbindungsstraße Kappelbergsteig / Mariensteig beim Spielplatz**

Achse 5 bildet ebenfalls eine Verbindung zwischen Kappelbergsteig und Mariensteig. Die Gesamtbreite wird durch die bestehenden Grundstücksgrenzen und den rechtskräftigen Bebauungsplan bestimmt und beträgt 6,00 m. Im Bereich der Stellplätze ist die Fahrbahnbreite auf 4,0 m reduziert. Die Entwässerungsrinne soll aufgrund der vorhandenen Höhenlage der angrenzenden Grundstücke etwa in der Fahrbahnmitte angeordnet werden.

### **3.9. Planstraße A (Achse 7) Verbindungsstraße Flur-Nr. 431/44**

Planstraße A (Achse 7, Flur Nr. 431/44) zweigt vom Kappelbergsteig in Richtung Westen ab. Sie soll auch der Erschließung des geplanten Baugebietes dienen. Die Straße ist gegliedert in Versorgungstreifen / Fußweg, Entwässerungsrinne und Fahrbahn. Die Gesamtbreite richtet sich nach den vorhandenen Grundstücksgrenzen sowie dem rechtskräftigen Bebauungsplan und beträgt ca. 5,00 m. Auf die Fahrbahn entfallen hierbei 3,50 m, auf den Versorgungstreifen 1,50 m und die Entwässerungsrinne 0,50 m.

### **3.10. Achse 9 Verbindungsstraße Föhrenweg / Kappelbergsteig**

Achse 9 dient als Verbindung zwischen Kappelbergsteig und Föhrenweg und ist entsprechend den Grundstücksgrenzen mit einer Gesamtbreite von 6,0 m geplant. Auf den Versorgungstreifen entfallen hierbei 1,50 m und auf die Fahrbahn mit Entwässerungsrinne 4,50 m. Es sind seitlich versetzte Längsparkplätze vorgesehen.

### **3.11. Zufahrt über Ellbogental**

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 und den Bau einer Stützmauer voraus.

Diese Planung muss noch mit der Stadt Nürnberg angestimmt werden.

## **4. Grunderwerb**

Für die Ausbauplanung ist nach dem Planstand vom 20.09.2010 Grunderwerb in erheblichem Umfang erforderlich. Davon sind 45 Eigentümer betroffen.

## **5. Beteiligungsverfahren Ämter, Stadtwerke und Busunternehmen**

### **5.1. Busunternehmen Wutzer**

Das Ingenieurbüro Siegle hat die Schleppkurven ausgetestet und die Befahrbarkeit für Linienbusse nachgewiesen. Die Firma Wutzer regt dennoch an, die Versätze im Mariensteig noch weiter auseinander zu ziehen.

Die Firma Wutzer hat für die Bushaltestelle im Kappelbergsteig ausgebaute Warteflächen angeregt. Derzeit steigen etwa 10 Schulkinder zu. Grundsätzlich würde eine Wartefläche

zum Einsteigen am Morgen gebraucht, damit die Schulkinder nicht auf der Fahrbahn warten müssen. Im Ringlinienverkehr könnte diese Fläche auch zum Aussteigen genutzt werden.

Im Bereich zwischen den Einmündungen von Planstraße B und C sowie in Planstraße B ist aufgrund der Grundstückszuschnitte und Bebauung keine Wartefläche zu realisieren.

Es wäre denkbar, die Grünfläche in Planstraße C bei dem Anwesen Mariensteig 13 als Wartefläche für die Bushaltestelle zu nutzen. Da diese abseits vom Kappelbergsteig liegt, wäre es besser, wenn die Parkplätze bei den Anwesen Kappelbergsteig 24 bis 24 b als Haltestelle genutzt werden. Die Parkplätze könnten dann bei der Grünfläche untergebracht werden. Die Haltestelle in der Verbindungsstraße würde einen Linienverlauf über den Mariensteig fest-schreiben. Ob im Bereich der Flurnummern 432/9 und 433/2 (Südlich Planstraße C) Grund für eine Bushaltestelle erworben werden kann, ist offen. In dem Bebauungsplan ist keine Haltestelle vorgesehen.

Für die Haltestelle Hans-Traut-Straße wird ebenfalls eine Wartefläche angeregt.

## **5.2. Straßenverkehrsamt / Polizei**

Das Straßenverkehrsamt stimmt dem niveaugleichen Ausbau und der Ausweisung einer Zone 30 für den Kappelberg zu. Um zu verhindern, dass der Versorgungstreifen zugeparkt wird, wird ein Zonenhalteverbot empfohlen in Verbindung mit dem Zusatz „Parken nur in den gekennzeichneten Flächen erlaubt“.

Die in der vorgelegten Planung dargestellten Stellplätze reichen jedoch nicht aus. Daher soll geprüft werden, wo weitere Parkplätze angelegt werden können, gegebenenfalls unter Verzicht auf Grünflächen. Des Weiteren werden Parkplätze gegenüber von Grundstückseinfahrten für bedenklich gehalten. Es soll mit Schlepplagen geprüft werden, ob die Einfahrten mit den gegenüberliegenden Grundstückseinfahrten benutzbar sind.

## **5.3. Stadtwerke**

Die Stadtwerke müssen Teilstrecken des Mittelspannungs- und Niederspannungskabelnetzes den neuen Straßenverläufen anpassen. Teilweise muss die Straßenbeleuchtung erneuert werden.

Die Wasserversorgungsleitungen im Bereich Ellwanger Straße/Hans-Traut-Straße / Kappelbergsteig soll bis zum Grundstück Flur-Nr. 433/2 (Planstraße C) im Zuge des Straßen- und Kanalbaues neu verlegt werden. Ab dem Grundstück Flur-Nr. 433/2 (Planstraße C) in nördlicher Richtung (Kappelbergsteig, Mariensteig, Föhrenweg, Ellbogental) wurden die Wasserversorgungsleitungen bereits 1992/1993 erneuert. Da die derzeit in Betrieb befindliche Wasserleitung zum Mariensteig hin durch das Grundstück Flur-Nr. 453/3 (Waldgebiet) verläuft würden die Stadtwerke diese Leitung gerne sobald wie möglich in die zukünftige Straße verlegen.

Eine Gasversorgung für dieses Gebiet ist derzeit nicht geplant.

Die Stadtwerke können nicht garantieren, dass alle Versorgungsleitungen im Versorgungstreifen untergebracht werden können, weil Umlegungen von Bestandskabeln unnötige Kosten verursachen würden.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Die Planung soll ab Anfang März im Internet der Stadt Schwabach abrufbar sein. Mitte März sollen die Pläne eine Woche lang im Stadtplanungsamt ausgehängt werden. Zu bestimmten Zeiten stehen die Verkehrsplanerin und ein Vertreter des Ingenieurbüros für Fragen zur Verfügung. Bürger können auch schriftlich Anregungen einreichen. Im Stadtblick, der im Februar



erscheint, werden die Eigentümer / Anwohner darüber informiert. Auswärts wohnende Eigentümer werden angeschrieben.

Die Anregungen werden geprüft und dem Planungs- und Bauausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

Nach dieser Entscheidung soll die Straßenplanung vertieft und konkretisiert sowie mit der Kanalplanung abgestimmt werden.

### **III. Kosten**

Die Kosten für den Straßenausbau im gesamten Kappelbergsteig (2,4 km) wurden auf 2,3 Mio. € geschätzt. (2,1 Mio. + 10 % Baunebenkosten). Diese Kosten berücksichtigen die dritte Zufahrt und die Abflachung zum Ellbogental hin nicht.

Für den Bau von Stützmauern im Bereich zum Ellbogental hin müssen schätzungsweise zusätzlich rund 100.000 € veranschlagt werden. Dies ist eine grobe Schätzung, genauere Angaben können hier erst gemacht werden, wenn die Planung konkretisiert wurde.

Darin sind nicht enthalten: Grunderwerbskosten und Beleuchtung.

Die Ausbaukosten werden nach der Erschließungsbeitragssatzung auf die Eigentümer umgelegt.