

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/231/2012

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Volker Arnold	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / Amt 41 / Pa

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Planung zum Ausbau der Ansbacher Straße zwischen Kreisverkehr und Auf der Reit

Anlagen: Pläne Varianten A1, A2 und B1

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Planungs- und Bauausschuss	19.06.2012	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

1. Die Variante A1 mit Radschutzstreifen und einer Baumallee in Randlage der Straße wird weiterverfolgt.
2. Die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke sollen auf dieser Grundlage über die Planung informiert und beteiligt werden.

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

Zusammenfassung

Die Planung für den Ausbau der Ansbacher Straße zwischen dem Kreisverkehr an der Dr.-Haas-Straße und der Straße Auf der Reit liegt nun vor. Es stehen drei Varianten zur Diskussion, die sich im Wesentlichen hinsichtlich der Lage der Baumallee und der Radinfrastruktur unterscheiden. Die Verwaltung empfiehlt die Variante A1 mit einer Baumallee in Randlage der Straße und Radschutzstreifen weiter zu verfolgen. Ohne Beleuchtung und Grunderwerbskosten in geringem Umfang wird die Realisierung nach dem derzeitigen Stand ca. 1,30 Mio. € kosten. Diese sind nach dem Erschließungsbeitragsrecht auf die Anlieger umzulegen. Für die verleibenden Kosten hat die Regierung eine Förderung mit Mitteln aus dem Stadtumbau West in Aussicht gestellt. Eine GVFG-Förderung ist nicht möglich.

II. Sachverhalt

1. Anlass und Notwendigkeit

Der Stadtrat hat am 29.10.2010 u.a. beschlossen, dass eine Straßenplanung für die Ansbacher Straße beauftragt werden soll. Der Auftrag für die Planung zum Ausbau der Ansbacher Straße zwischen dem im Jahr 2011 gebauten Kreisverkehr und der Straße Auf der Reit (Bauabschnitt 1 im Sanierungsgebiet ehemaliges Kasernengelände) wurde im Herbst 2011 an das Ingenieurbüro Bauplan vergeben. Die Ergebnisse der Vorplanung liegen nun vor.¹

Die bestehende Ansbacher Straße zwischen dem Kreisverkehr und der Straße Auf der Reit weist einen Fahrbahnbelag aus Betonplatten auf. Die Betondecke hat zahlreiche Schäden. Diese werden auf eine aus heutiger Sicht unzureichende Tragfähigkeit des Unterbaus zurückgeführt. Von dem Aufsetzen eines neuen bituminösen Oberbaus auf die vorhandenen Tragschichten wird vom Bodengutachter ausdrücklich abgeraten. Die Seitenräume sind in vielen Teilabschnitten unbefestigt bzw. nur provisorisch angelegt.

Um die Planung für Bauabschnitt 1 weiter vertiefen zu können, ist eine Entscheidung zu den Planungsvarianten notwendig.

2. Planung

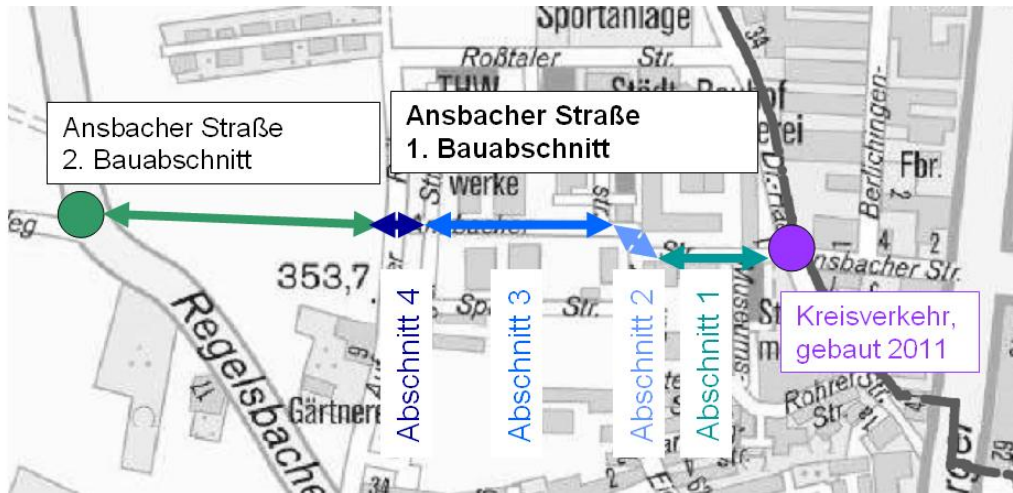
Neben den Ansprüchen des fließenden motorisierten Verkehrs, ist bei der Planung für die Ansbacher Straße auch dem ruhenden Verkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgängern und Radfahrern Rechnung zu tragen. In der Ansbacher Straße - insbesondere vor dem Förderzentrum - kommt der Sicherheit der Schulkinder eine besondere Bedeutung zu.

Die zukünftige Straße soll nicht alleine die funktionalen Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße erfüllen, sondern auch durch ihre Gestaltung, ihre Lage am Sanierungsgebiet und am zukünftigen nordwestlichen Stadteingang gerecht werden. Einer ansprechenden Gestaltung des Straßenraumes kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Dies hat auch die Regierung von Mittelfranken, die eine Förderung für den Straßenausbau zwischen dem Kreisverkehr und Auf der Reit mit Mitteln der Städtebauförderung in Aussicht gestellt hat, bekräftigt. Von Seiten der Regierung wurde angeregt, eine Baumallee vorzusehen.

¹ Nachdem zwischenzeitlich die Strukturplanung für die Entwicklung der Flächen westlich des ehemaligen Kasernengebiets vorliegt, wird in Kürze der Planungsauftrag für das neu zu bauende westliche Teilstück der Ansbacher Straße zwischen Auf der Reit und der Regelsbacher Straße (Bauabschnitt 2) vergeben.

Der Ausbau der Ansbacher Straße lässt sich in vier Abschnitte untergliedern:

1. Kreisverkehr bis Einmündung Heilsbronner Straße,
2. Platzgestaltung Knotenpunkt Heilsbronner Straße/ Ansbacher Straße,
3. O'Brien Straße bis Abenberger Straße und
4. Anbindung an die Straße „Auf der Reit“.



Bei allen Planungsvarianten A1, A2 und B1 sind die Abschnitte 1 und 2 weitgehend gleich. Die Varianten unterscheiden sich beim 3. und 4. Abschnitt deutlich.

2.1. Abschnitt 1: Kreisverkehr bis Einmündung Heilsbronner Straße

Im Bereich Museum, Förderzentrum und Baubetriebsamt besteht ein großer Parkplatzbedarf. Dem soll dadurch Rechnung getragen werden, dass vor der Halle des Baubetriebsamtes ein Parkplatz mit je einer Reihe von Schrägparkplätzen und Längsparkplätzen errichtet wird. Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt im Osten, die Ausfahrt im Westen. Die Längsparkreihe wird mit Alleebäumen unterbrochen.

Um die Parkplätze und ausreichend breite Gehwege realisieren zu können, beträgt der Fahrbahnquerschnitt hier nur 7,50 m. Die Begegnungsfälle Lkw / Lkw oder Bus / Bus sind möglich. Beidseitig werden Radschutzstreifen vorgesehen.

Vor dem Förderzentrum befindet sich auch heute schon eine Bushaltestelle, für die kürzlich Haltestellenwartehäuschen aufgestellt wurden. Die Haltestelle wird auch zukünftig auf der Fahrbahn markiert. Zwischen den beiden Haltestellen wird – wie derzeit schon bestehend – ein Zebrastreifen angelegt.

Die ehemaligen Außentore der Halle des Baubetriebsamtes sollen mittelfristig, im Zuge der Fassadengestaltung, zugemauert werden. Unmittelbar vor der Mauer soll ein Grünstreifen für die angedachte Fassadenbegrünung verbleiben. Vor den Toren befinden sich tiefe Betonfundamente von Panzersperren. Die oberirdischen Teile wurden im Jahr 2011 abgebrochen. In etwa 1 m Tiefe sind noch deren Fundamente vorhanden. Diese werden beim Bau des Parkplatzes aus heutiger Sicht nicht stören.

2.2. Abschnitt 2: Platzgestaltung Knotenpunkt Heilsbronner Straße/ Ansbacher Straße

An der Einmündung der Heilsbronner Straße macht die Ansbacher Straße einen Versatz. Dieser Raum soll durch eine einfache, schlicht gehaltene Platzgestaltung aufgewertet werden. Um den Platzcharakter hervorzuheben, wird eine rechteckige Fläche einheitlich mit einem gestockten Granit gepflastert. Die geschwungen verlaufende Fahrbahn wird mit einer

Entwässerungsrinne und einem niedrigen Hochbord eingefasst. Falls notwendig, muss die Abgrenzung der Seitenräume mit Pollern betont werden.

Nach Möglichkeit sollen bei dem südwestlich angrenzenden – derzeit noch unbebauten – Grundstück im Erdgeschoß Läden oder ein Café platziert werden. Mit Blick auf eine mögliche Freischankfläche wird dort nur ein großer solitär stehender Baum mit begehrter Baumscheibe gepflanzt.

In der diagonal gegenüberliegenden Ecke auf der nordöstlichen Seite des Platzes wird eine quadratische Grünfläche mit einer Mauer eingefasst. An der Mauer sollen Sitzgelegenheiten entstehen. In der Grünfläche können wegen der im Boden liegenden Leitungen wahrscheinlich keine Bäume gepflanzt werden. Die Fläche wird daher mit leicht entfernbarem Buschwerk und Stauden als Blickfang gärtnerisch angelegt.

Die Zufahrt zum Parkplatz zwischen dem Baubetriebsamt und der Haus Nr. 8 erfolgt über den Platz. Dort befinden sich einige private aber auch öffentliche Stellplätze.

2.3. Abschnitt 3: O´Brien Straße bis Abenberger Straße

Die Varianten A1 und A2 sehen Radschutzstreifen in diesem Abschnitt vor, während Variante B1 – vom fließenden Kfz-Verkehr nicht überfahrbare – Radfahrstreifen beinhaltet. Die Varianten A1 und A2 unterscheiden sich durch die Lage der Baumallee und der Straßenachse.

Im Bereich des Neubaus der Lebenshilfe (Ansbacher Straße, östlich des ehemaligen Casinos) kann die Baumallee auf der Südseite nicht fortgeführt werden, da der Straßenraum zu schmal ist. Wegen der Aufweitung für die Linksabbiegespur ist auch auf der Höhe des ehemaligen Casinos und dem Parkplatz der AWO an der Abenberger Straße keine Fortführung der Baumallee möglich.

Senkrecht- und Schrägparkplätze sind laut Staatlichem Bauamt für eine Hauptverkehrsstraße nicht zu empfehlen. Daher werden unmittelbar an der Straße im Abschnitt 3 Längsparkplätze angelegt. Diese sind von den Radschutzstreifen bzw. Radfahrstreifen durch eine 0,5 m breite Abstandsfläche getrennt². Sie soll Radfahrern gegen Unfälle mit parkenden Fahrzeugen (sich „plötzlich öffnende“ Autotüren) schützen.

Damit die Linienbusse der Stadtverkehr-Schwabach-GmbH bei ihren Umlaufpausen den fließenden Verkehr nicht behindern, werden im Bereich der Stadtwerke bzw. des ehemaligen Casinos Busbuchten angelegt.

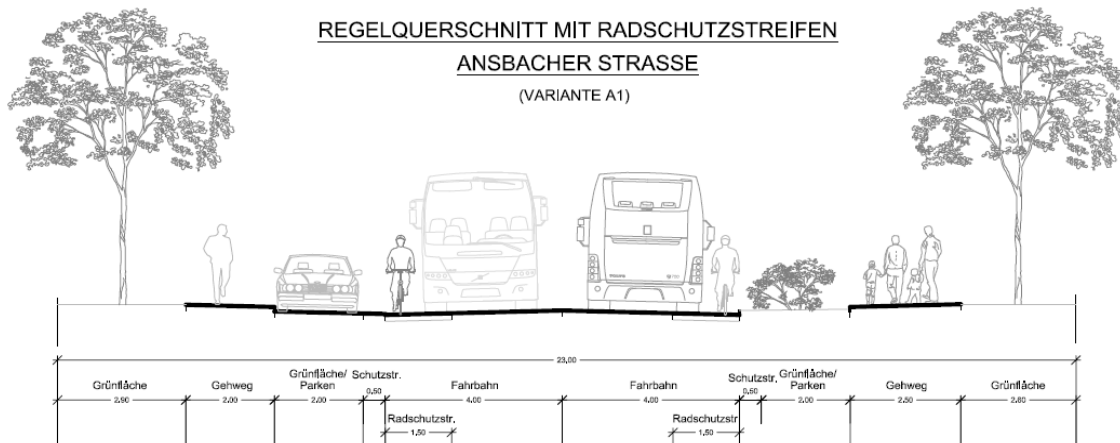
Eine Teilfläche des städtischen Grundstückes an der Ecke bei der Abenberger Straße Nord und den Stadtwerken (Flurnummer 814/20) wird für den Straßenausbau nicht benötigt. Mit den Stadtwerken ist besprochen, dass diese an die Stadtwerke zur Anlage privater Parkplätze veräußert werden soll. Vor den Stadtwerken entfallen wegen der geplanten Busbucht öffentliche Parkplätze im Straßenraum. Hierfür wird – auf Wunsch der Stadtwerke – auf dem o.g. Grundstück Ersatz geschaffen. Die Zufahrt zu diesen Parkplätzen wird über das Grundstück der Stadtwerke sichergestellt. Zu diesem Zweck müssen der vorhandene Grundstückszaun und das Tor versetzt werden.

Im Bereich der Lebenshilfe wird ein Zebrastreifen angelegt, damit Fußgänger die Straße besser queren und die Bushaltestellen gut erreichen können. Zur Abenberger Straße Nord und Süd werden jeweils Linksabbiegespuren vorgesehen.

² An Grünflächen wird diese Abstandsfläche nicht benötigt, der Platz wird den Grünflächen zugeschlagen.

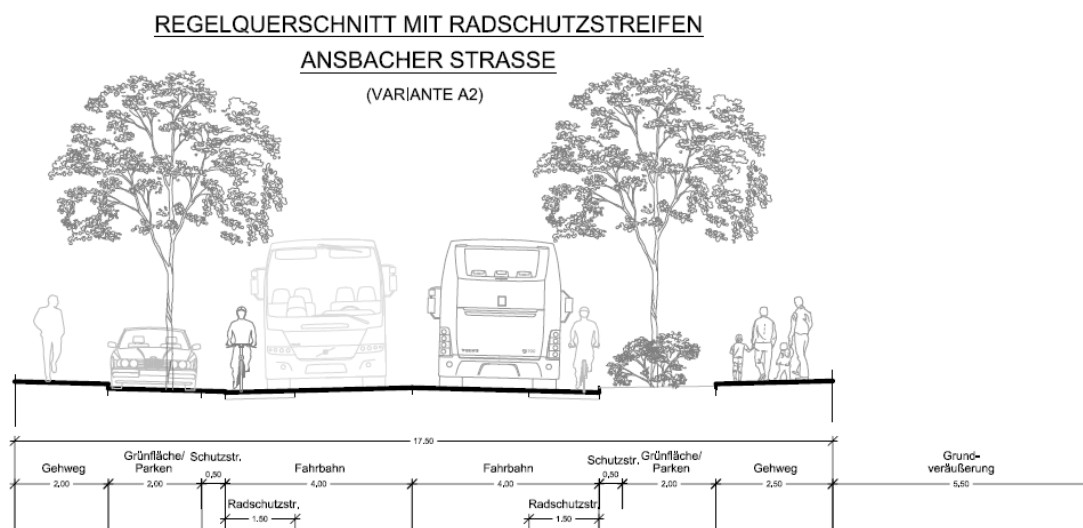
2.3.1. Variante A1: Radschutzstreifen und Baumallee in Randlage

Bei Variante A1 liegt die Fahrbahnachse annähernd mittig in der für den Straßenausbau nutzbaren öffentlichen Fläche. Die Baumallee wird bei dieser Variante zwischen der O'Brien-Straße und dem Neubau der Lebenshilfe bzw. den Stadtwerken auf Grünstreifen am nördlichen und südlichen Rand der öffentlichen Fläche hinter den Gehwegen angelegt. Dies hat den Vorteil, dass in diesem Bereich Kosten für die Verlegung von Leitungen minimiert werden können.



2.3.2. Variante A2: Radschutzstreifen und Baumallee im Längsparkstreifen

Die Gehweg- und Fahrbahnbreiten entsprechen denen von Variante A1. In Variante A2 sind Baumpflanzungen (Allee) unmittelbar am Fahrbahnrand in dem Längsparkstreifen vorgesehen. Dadurch kommt den Bäumen eine bessere gestalterische und funktionale Wirkung als optische Fahrbahnverengung zu.

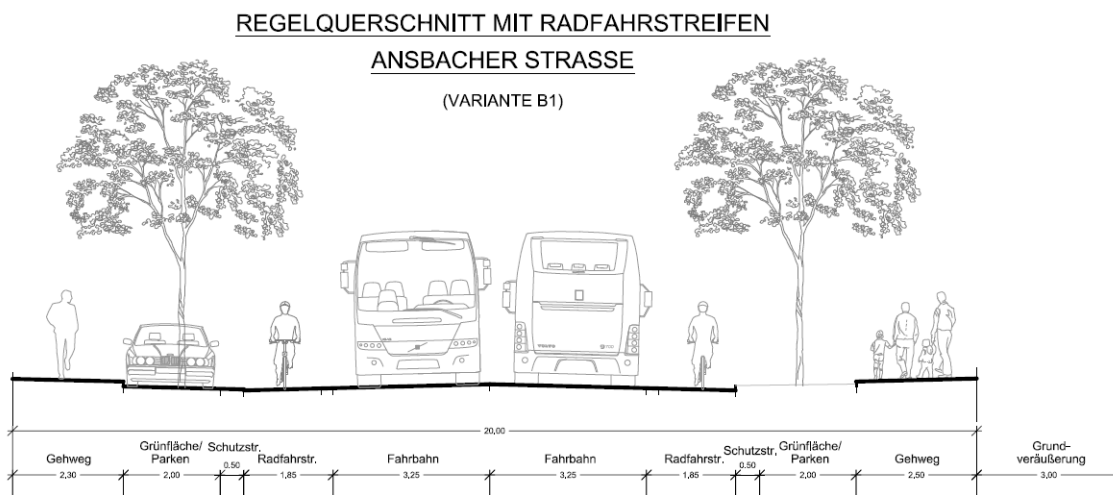


Die Fahrbahnachse ist nach Norden verschoben, damit die Pflanzflächen der Bäume möglichst weit von den Leitungen entfernt liegen. Dennoch können die erforderlichen Abstände der geplanten Bäume zu den Leitungen nicht eingehalten werden. Es entstehen erhebliche Kosten für die Umlegung der Leitungen. Bei dieser Variante könnte ein ca. 5,5 m breiter, für den Straßenausbau nicht benötigter Grundstückstreifen veräußert und dem südlich angrenzenden Privatgrundstück zugeschlagen werden.

2.3.3. Variante B1: Radfahrstreifen

Variante B1 geht von – einschließlich Markierung 1,85 m breiten – für den fließenden Kfz-Verkehr nicht überfahrbaren Radfahrstreifen³ aus. Die Kombination mit den Längsparkstreifen ist allerdings nicht ideal, da parkende Fahrzeuge die Radstreifen überfahren müssen. Die für den fließenden Kfz-Verkehr nutzbare Richtungsfahrbahn ist nur 3,25 m (statt 4,0 m in den Varianten A1 und A2) breit. Wegen der für Radfahrstreifen jedoch insgesamt größeren Ausbaubreite kann keine Linksabbiegespur in den nördlichen Ast der Abenberger Straße angelegt werden.

Die Alleebäume stehen fahrbahnnah in dem Längsparkstreifen. Wie in Variante A2 müssen nahezu alle Leitungen umgelegt werden.



2.4. Abschnitt 4: Anbindung an die Straße „Auf der Reit“

Die Straße Auf der Reit soll nach der geplanten Verlängerung der Ansbacher Straße bis zur Regelsbacher Straße (Bauabschnitt 2) nur noch als Fuß- und Radweg genutzt werden. Die Ansbacher Straße wird daher nur provisorisch an die Straße Auf der Reit angebunden. Dort, wo die Straße Auf der Reit die Ansbacher Straße kreuzt, soll später - als Teil einer Fuß- und Radwegeverbindung vom Krankenhaus zum Eichwasen - eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel angelegt werden. Dies ist Bestandteil der Planung für den zweiten Bauabschnitt.

Dazu ist es notwendig die Straße in diesem Bereich so breit auszubauen, dass der Einbau einer provisorischen Fußgängerschutzinsel bzw. einer Linksabbiegespur in den nördlichen Ast der Abenberger Straße möglich ist.

3. Bewertung der Varianten und Empfehlung

Die drei Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Lage der Baumallee, die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen und die Kosten.

Die optische Straßenraumeinengung und damit die städtebauliche und verkehrliche Wirkung der Baumallee ist bei Variante A2 am deutlichsten. Dafür entstehen hier vergleichsweise hohe Kosten für Leitungsverlegungen. Bei Variante A1 stehen die Bäume am nördlichen und südlichen Rand des Straßengrundstücks. Die einengende optische Wirkung der Baumallee ist weniger deutlich. Weil nur in vergleichsweise geringem Umfang Leitungen verlegt werden

³ In den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) werden Radfahrstreifen gegenüber baulich getrennten bzw. abgesetzten Radwegen bevorzugt, da der Radfahrer auf der Fahrbahn eher im Blick des Autofahrers ist und keine Scheinsicherheit besteht.

müssen, ist dies die kostengünstigste Variante.

Den größten Raum für Radfahrer bietet die Variante B1 mit den Radfahrstreifen. Allerdings wird die Sicherheit dadurch eingeschränkt, dass parkende Fahrzeuge die Radstreifen überfahren müssen. Die Streckencharakteristik würde innerhalb des 1. Ausbauabschnitts wechseln, da vor dem Förderzentrum nur Radschutzstreifen möglich sind. Mit dem Radfahrstreifen wäre die asphaltierte Fläche zwischen den Längsparkplätzen breiter als bei den Varianten mit Radschutzstreifen. Nachteilig ist auch, dass zur nördlichen Abenberger Straße keine Linksabbiegespur angelegt werden kann.

Variante A1 hat den Nachteil, dass die außen stehenden Bäume mit Ihrer Krone etwas in die angrenzenden Grundstücke hineinragen und dort zu baulichen Einschränkungen führend könnten. Die Stadtwerke als Eigentümer des nördlichen noch freien Grundstücks sind mit der Baumpflanzung in Randlage der Straße einverstanden. Das Liegenschaftsamt hat darauf hingewiesen, dass diese Einschränkung wegen der Bäume die Vermarktung des städtischen Grundstücks zwischen Ansbacher-, Heilsbronner- und Spalter Straße erschweren könnte.

Die folgende Tabelle fasst den Vergleich für die drei Varianten zusammen

	Variante A1 Radschutzstreifen, Alleebäume in Randlage	Variante A2 Radschutzstreifen, Alleebäume im Längsparkstreifen	Variante B1 Radfahrstreifen, Alleebäume im Längsparkstreifen
städtebauliche und verkehrliche Wirkung der Baumallee	vorhanden, aber durch Randlage der Bäume nicht so ausgeprägt wie bei Variante A2	am größten, Bäume stehen am Fahrbahnrand	groß, Bäume wg. Radstreifen weiter außen als bei Variante A2
Radinfrastruktur	Radschutzstreifen, bewährtes System, auf gesamter Strecke einheitlich	Radschutzstreifen, bewährtes System, auf gesamter Strecke einheitlich	Radstreifen, für kurze Strecke neues System, muss von parkenden Autos überfahren werden (Scheinsicherheit)
Grundstücksvermarktung	Kronen der Bäume ragen in Grundstück hinein, ggf. geringfügige bauliche Einschränkungen	keine Einschränkungen	keine Einschränkungen
Baukosten brutto inkl. Anteil Kosten für Leitungsverlegungen und Planungskosten	1.297.000 €	1.376.000 €	1.384.000 €

Hinsichtlich der Kosten ist die Variante A1 die günstigste Variante. Die Mehrkosten im Vergleich zu Variante A1 betragen bei Variante A2 79.000 € und bei Variante B2 87.000 €.

Um die Kosten niedrig zu halten, empfiehlt die Verwaltung Variante A1 mit Radschutzstreifen und Baumallee in Randlage weiter zu verfolgen. Die Nachteile der Variante (mögliche Einschränkungen bei der Vermarktbarkeit eines Grundstücks und eine geringere optische Straßenraumeinengung) sind vor diesem Hintergrund aus Sicht der Verwaltung zu vertreten.

III. Kosten

Bei Realisierung der empfohlenen Variante A1 werden nach dem derzeitigen Stand Kosten in Höhe von rund 1,30 Mio. € entstehen. Die Straßenbeleuchtung ist nicht in diesen Kosten enthalten⁴. Auch die Grunderwerbskosten, die sich in einem geringen Umfang bewegen werden, sind noch nicht ermittelt. Die mit eingerechneten Kosten für die Leitungsverlegungen beziehen sich nur auf den nach dem Konzessionsvertrag auf die Stadt entfallenden Anteil.

Die Ausbaurkosten werden nach dem Erschließungsbeitragsrecht auf die Eigentümer der Grundstücke an der Ansbacher Straße umgelegt. Die Stadt ist als Eigentümerin der Grundstücke von Museum, Förderzentrum und Baubetriebsamt sowie indirekt über den Haushalt der Stadtwerke von den Erschließungsbeiträgen betroffen.

Wegen der Lage am Sanierungsgebiet Kaserne hat die Regierung von Mittelfranken Fördermittel aus dem Stadtumbau West für den Straßenausbau in Aussicht gestellt. Diese Förderung greift jedoch erst auf den nach dem Abzug der Beiträge Dritter verbleibenden Betrag. Eine GVFG-Förderung ist nicht möglich, da wegen des geltenden Erschließungsbeitragsrechts der Eigenanteil der Stadt nicht über 10 % liegt.

⁴ Nachdem sich die Beleuchtungstechnik derzeit in einer Umbruchphase von der Natrium-Hochdrucklampe zur LED-Technik befindet, würden die Stadtwerke gerne erst noch weitere Informationen zu der neuen, energiesparenden Technologie sammeln, bevor Lampenstandort festgelegt und die Kosten für die Straßenbeleuchtung beziffert werden.