

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/180/2017

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / VPI / BPlan

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan S-115-15 Weißenburger Straße - Penzendorfer Straße

Anlagen: keine

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umwelt- und Verkehrsausschuss	10.05.2017	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Sinne einer Machbarkeitsstudie Vorplanungen für die Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße zu erstellen, auf deren Grundlage eine Kostenschätzung möglich wird. Bestehende Fördermöglichkeiten sind abzuklären. Im Verkehrsentwicklungsplan sind die Auswirkungen der angedachten Umklassifizierung und möglicher Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße genauer abzuschätzen.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		ca. 40.000,- €, Angebot liegt noch nicht vor.	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		s.o. Fördermöglichkeiten sind noch nicht abgeklärt	
Haushaltsmittel vorhanden?		nein	
Folgekosten?		Baukosten	

I. Zusammenfassung

Das Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan S-115-15 Weißenburger Straße / Penzendorfer Straße liegt vor. Für die prognostizierte Verkehrsentwicklung wird eine Grünzeitumverteilung und der Bau von Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße empfohlen. Auch Umsetzung der neuen Bebauung empfiehlt es sich, an der Kreuzung Penzendorfer Straße / Fürther Straße / Weißenburger Straße Maßnahmen zu ergreifen um den Verkehrsfluss an der Kreuzung zu verbessern. Dies kann auch dazu beitragen, den Klinggraben und Hembacher Weg zu entlasten. Mit der Planung sollte nicht das Eintreffen der prognostizierten Verkehrsentwicklung abgewartet werden, da auch heute schon zu bestimmten Zeiten Verkehrsbehinderungen auftreten. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung den Bau der Linksabbiegespuren planerisch zeitnah - und auch mit der geplanten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes verzahnt - weiter zu verfolgen.

II. Sachvortrag

Am 29.01.2016 hat der Stadtrat das Bebauungsplanverfahren S-115-15 „Penzendorfer Straße / Weißenburger Straße“ mit dem Aufstellungsbeschluss eingeleitet. Auf dem Eckgrundstück ist geförderter Wohnungsbau und eine Kindertagesstätte vorgesehen. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich in Bauabschnitten. Zufahrten sind an der Penzendorfer Straße und der Wallenrodstraße möglich. Kindertagesstätte und Besucherstellplätze sollen ausschließlich über die Penzendorfer Straße erschlossen werden. Das Vorhaben liegt an einer hochbelasteten Kreuzung. Um die Auswirkungen des Vorhabens vor diesem Hintergrund zu prüfen und die Zufahrtssituationen bestmöglich zu gestalten wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben.

Grundlagen

Für die Kreuzung liegt eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2013 vor. Zusätzlich wurden im September 2016 an den Einmündungen Weißenburger Straße / Wallenrodstraße und Bahnhofstraße / Wallenrodstraße 24-Stunden-Zählungen mit Videokameras durchgeführt.

Für die Prognose wurde – angelehnt an die Einwohnerprognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik - bis 2030 von einem generellen Verkehrszuwachs von 5 % ausgegangen. Infolge der angestrebten Änderung bei der Straßenklassifizierung bezogen auf die B2¹ und dem damit möglichen Rückbau der Bahnhofstraße wurde in der Weißenburger und Fürther Straße zusätzlich eine Verkehrszunahme um 10 % unterstellt², während in der Bahnhofstraße von einem Rückgang um 10 % ausgegangen wird. Es wurde angenommen, dass sich der Neuverkehr jeweils zu 30 % nach Norden und Süden und zu jeweils 20 % nach Osten und Westen verteilt.

Das Verkehrsgutachten ergab:

1. In der Spitzenstunde (Nachmittag) können die Verkehrsströme im Bestand rechnerisch leistungsfähig abgewickelt werden, allerdings wird in der Weißenburger Straße und der Fürther Straße nur die Leistungsfähigkeitsstufe D³ erreicht. Die Einmündungen Wallenrodstraße / Weißenburger Straße und Bahnhofstraße ist unproblematisch.

¹ Vorlage Verkehrsausschuss 19.07.2012: Weißenburger Straße / Fürther Straße werden Bundesstraße, Bahnhofstraße wird Ortsstraße. Das Vorhaben Änderung der Straßenklassifizierung in Schwabach ruht, da das Staatliche Bauamt abwarten möchte bis ein Verkehrsmodell vorliegt, mit dem mögliche Verkehrsverlagerungen abgeschätzt werden können.

² Hierbei handelt es sich um einen sehr groben Schätzwert. Die Auswirkungen können erst mit einem Verkehrsmodell im Rahmen der geplanten Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplanes genauer betrachtet werden.

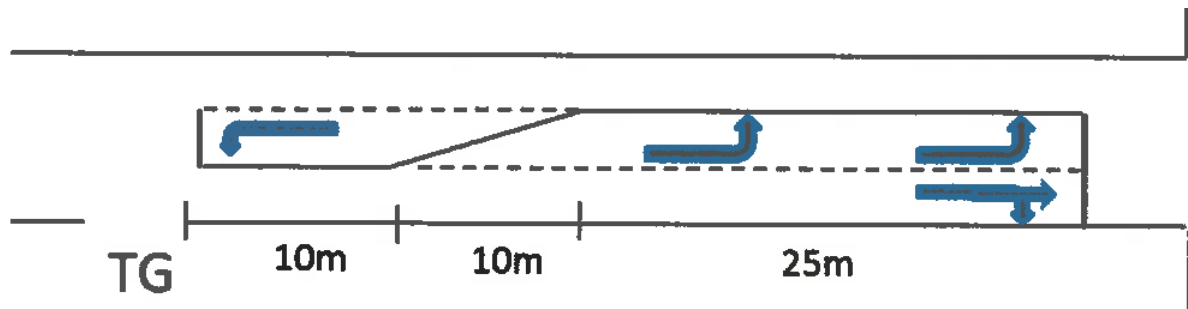
³ Der Verkehrsablauf ist durch hohe Belastungen gekennzeichnet, die zu deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit führen. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

2. Im sogenannten Prognose-Null-Fall⁴ werden die Leistungsfähigkeitsgrenzen in der Fürther und der Weißenburger Straße erreicht (Stufe E⁵). Dies betrifft die Weißenburger Straße und den Linksabbieger der Fürther Straße in die Penzendorfer Straße stadtauswärts⁶. Der Gutachter empfiehlt eine geringfügige Grünzeitumverteilung zugunsten der Fürther und Weißenburger Straße zulasten der Penzendorfer Straße. Weitere entscheidende Verbesserungen sind durch den Bau von Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße erreichbar. Damit wird dort die Kapazität vergrößert, was auch Spielraum für weitere Grünzeitumverteilungen zugunsten der Fürther und Nürnberger Straße ergibt.
3. Die geplante Bebauung löst insgesamt ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 700 Kfz / 24 Stunden aus. Mit den beim Prognose-Null-Fall (siehe 2.) genannten Maßnahmen ist der Verkehr an der Kreuzung und den beiden Einmündungen leistungsfähig abzuwickeln.
4. Planfall 1 sieht für alle Bauabschnitte eine Tiefgaragenzufahrt und Zufahrt für die oberirdischen Stellplätze nur an der Penzendorfer Straße vor. Der Verkehr ist leistungsfähig abzuwickeln. Es entsteht keine Mehrbelastung für die Wallenrodstraße.
5. Bei Planfall 2 sind Tiefgaragenzufahrten in der Wallenrodstraße und Penzendorfer Straße unterstellt. Eine Durchbindung der Tiefgarage ist verkehrlich grundsätzlich möglich. Der Verkehr ist leistungsfähig abzuwickeln. Auf die Tiefgaragenzufahrt in der Wallenrodstraße entfallen 390 Fahrten am Tag bei Realisierung aller Bauabschnitte. Westlich der Tiefgaragenzufahrt ist durch das Vorhaben von einer Mehrbelastung für die Wallenrodstraße von 164 Kfz / 24 Stunden und 226 Kfz / 24 Stunden östlich der Tiefgaragenzufahrt auszugehen. Der Gutachter empfiehlt, von 2 TG-Zufahrten auszugehen.
6. Der östliche Bauabschnitt wird wahrscheinlich zuerst realisiert. Eine alleinige TG-Zufahrt über die Wallenrodstraße ist für den ersten Bauabschnitt möglich. Im Planfall 2 (Tiefgaragenzufahrten in der Wallenrodstraße und Penzendorfer Straße) ist bei Realisierung des ersten Bauabschnitts, in dem nur eine Zufahrt über die Wallenrodstraße besteht, der Verkehr leistungsfähig abzuwickeln. Die Mehrbelastung durch Planung für die Wallenrodstraße beträgt 131 Kfz / 24 Stunden, auf den Abschnitt westlich der Tiefgaragenzufahrt entfallen 85 Kfz / 24 Stunden, auf den östlichen 46 Kfz / 24 Stunden.
7. Die Länge der erforderlichen Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße wurde mit 30 m stadteinwärts und 25 m stadtauswärts ermittelt. Für die östliche Linksabbiegespur müssen Parkplätze entfallen und der Aufstellstreifen für die Fußgänger verkleinert werden. Für die westliche Linksabbiegespur muss von dem Baugrundstück ein Streifen gewonnen werden. Der Abstand der Zufahrt zum dem Parkplatz und der Tiefgarage an der Penzendorfer Straße sollte mindestens 45 Meter betragen. So kann dann noch eine kurze Linksabbiegespur zum Baugrundstück realisiert werden. Um ganz auf der sicheren Seite zu sein, sollte der größtmögliche Abstand der Zufahrt zur Haltelinie gewählt werden, um die Abbiegespur so lange wie möglich bauen zu können.

⁴ Prognose auf das 2030 ohne die geplante Maßnahme aber mit absehbaren Änderungen im Verkehrsnetz

⁵ Es treten ständig gegenseitige Behinderungen auf. Die Bewegungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer ist nur in geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses kommen. Der Verkehr bewegt sich zwischen Stabilität und Instabilität.

⁶ Bei der Einrichtung des Linksabbiegers wurde aufgrund der Gefährdungslage in Abstimmung mit der Polizei zugunsten der Sicherheit der Fußgänger (Schulkinder !) die Grünzeit zugunsten einer längeren Räumzeit verkürzt – entsprechend dem Grundsatz Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit.



8. Der Hol- und Bringverkehr bei einer möglichen Kindertagesstätte ist zu regeln, um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden. Es wird davon ausgegangen, dass von den für das Vorhaben erforderlichen 29 Besucherstellplätzen einige oberirdisch untergebracht werden und durch die Ausweisung als Kurzzeitparkplätze auch zum Holen und Bringen bei der Kindertagesstätte / Kinderkrippe genutzt werden können.
9. Neben den für das Vorhaben erforderlichen ca. 126 Stellplätzen könnten in der Tiefgarage (Ausfahrt Penzendorfer Straße) 40-50 zusätzliche Stellplätze z.B. für Betriebe oder Anwohner im Umfeld untergebracht werden, ohne dass es zu Leistungsfähigkeitsverlusten der Zufahrten oder der Kreuzung kommt.
10. In der Weißenburger Straße in Richtung Bahnhof ist eine Bushaltestelle⁷ ohne Bucht möglich. Aus Richtung Bahnhof wird eine Bushaltestelle in diesem Bereich zu Rückstaus führen. Soweit jedoch nur zweimal mal pro Stunde ein Bus hält oder seltener - durch wechselweise Linienführung Hembacher Weg / Weißenburger Straße (Linie 663) – sind die Behinderungen zu vertreten.

Bewertung / Fazit:

Die empfohlene Grünzeitumverteilung zugunsten der Fürther und Weißenburger Straße ist rechnerisch vertretbar. Heute kommt es vor allem in den Spitzenstunden auf allem Ästen der Kreuzung zu Rückstaus. Auch in der Penzendorfer Straße gerät der Verkehrsfluss immer wieder durch Linksabbieger oder hohes Verkehrsaufkommen ins Stocken. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung mit dem Bau der Linksabbiegespuren in der Penzendorfer Straße zu beginnen bevor die prognostizierten Entwicklungen eintreten. Dies erhöht die Leistungsfähigkeit in der Penzendorfer Straße und schafft Spielraum für weitere Grünzeitumverteilungen zugunsten der Fürther und Nürnberger Straße. Spätestens bis 2030 bzw. im Zuge einer Umklassifizierung mit Anpassung der Ampelschaltungen bzw. dem Umbau der Bahnhofstraße wären die Linksabbiegespuren zwingend erforderlich.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Bei der geplanten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollten Wirkungen der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung und der geplanten Umklassifizierung sowie möglicher begleitender verkehrslenkender Maßnahmen genauer untersucht werden. Dies ist auch in den Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsführung Klinggraben / Hembacher Weg zu stellen (Beschluss Umwelt- und Verkehrsausschuss vom 07.12.2016).

Desweiteren sollte die bauliche Machbarkeit der Spuren mit einer Straßenplanung (Vorplanung) überprüft sowie der Flächenbedarf bestimmt und die Kosten abgeschätzt werden. Der genaue Flächenbedarf ist auch für das laufende Bauleitplanverfahren erforderlich.

⁷ Anregung Stadtverkehr GmbH und Seniorennvertretungen.

In einem weiteren Schritt kann dann abgestimmt werden, welche Fördermöglichkeiten bestehen und ob, vor dem Hintergrund der Umklassifizierung, eine Kostenteilung mit dem Staatlichen Bauamt möglich ist.

III. Kosten

Die Kosten für die Vorplanungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans betragen ca. 26.000,-€. Für die Machbarkeitsstudie im gesamten Kreuzungsbereich werden Kosten in Höhe von 40.000,- € geschätzt. Ein konkretes Angebot liegt noch nicht vor.