

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.50/020/2025

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Johannes Seibert	Amt für Mobilität und Klimaschutz

Sachbearbeiter/in: Johannes Seibert

Ausbau der Südlichen und Nördlichen Mauerstraße als "Innenstadt-Radring" zum barrierefreien kombinierten Geh- und Radweg

Anlagen: Anlage 1: Antrag CSU-FW Innenstadt-Radweg
Anlage 2: Übersichtplan

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Ausschuss für Umwelt und Mobilität	17.03.2025	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Die Planungs- und Baukosten für den Abschnitt der Nördlichen Mauerstraße zwischen Nürnberger Straße und Neutorstraße inklusive des Kanalbaus in Höhe von 950.000 Euro werden für die nächsten Haushaltsberatungen angemeldet. Die Planung und Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von den Personalkapazitäten der beteiligten Ämter.

Finanzielle Auswirkungen	X	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		950.000	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt			
Haushaltsmittel vorhanden?		Nein	
Folgekosten?			

Klimaschutz			
I. Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:		II. Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungs-Optionen?	
X	Ja, positiv*		Ja*
	Ja, negativ*		Nein*
	Nein		

*Erläuterungen dazu sind im Sachvortrag aufzuführen.

I. Zusammenfassung

Die bestehende Pflasterdecke („Natursteinpflaster“) in der Nördlichen und Südlichen Mauerstraße schränkt die Barrierefreiheit ein und ist für die Befahrbarkeit sowohl für Radfahrer als auch für Rollstuhlfahrer bzw. Rollatoren und Kinderwagen wenig geeignet. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens bildet diese Strecke theoretisch eine Alternativroute für den Radverkehr zur Ringstraße (B466/B2), insbesondere für langsamere und unsichere Radfahrende.

Entsprechend des Mobilitätsplans ist der Innenstadtring als ein Leuchtturmprojekt zu behandeln, welches möglichst zeitnah realisiert werden soll, wobei zunächst die generelle Umsetzbarkeit (baulich, zeitlich und finanziell) zu prüfen ist.

Die Attraktivierung der Nördlichen und Südlichen Mauerstraße mit geschnittenem Natursteinpflaster wird aus verkehrsplanerischer Sicht vor allem für die Schaffung der Barrierefreiheit und zur Attraktivierung des Ortsbildes befürwortet. Eine Ausweisung eines Innenstadtra~~ds~~ als Hauptradroute wird aus den folgenden Gründen nicht empfohlen:

- Fehlende Sichtbeziehungen
- Sicherheitskritische Kreuzungen
- Parallel vorhandene Radverkehrsachse über die Nördliche und Südliche Ringstraße
- Zum Teil zu geringe Fahrbahnbreiten

Zudem ist die Nördliche und Südliche Mauerstraße als Route nicht in der Radkonzeption (A.41/207/2017) enthalten. Bedingt durch eine Anpassung des Fahrbahnbelags wird jedoch auch in Teilen die Situation gerade für unsicher bzw. langsam fahrende Radfahrer verbessert.

Mit der Sanierung der Mauerstraße werde folgende Ziele des Mobilitätsplans erfüllt:



II. Sachverhalt

Allgemeines:

Die Nördliche und Südliche Mauerstraße befindet sich im Bestand im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Zone 20). Durchgangsverkehr, bzw. Ausweichverkehr ist aufgrund von Einbahnstraßenregelungen und Pollern nicht vorhanden.

Parallel verlaufend zur Mauerstraße sind Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen bzw. einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Verlauf der Nördlichen und Südlichen Ringstraße vorhanden.

Das bestehende Natursteinpflaster führt im Allgemeinen zu einer erhöhten Lärmbelastung im näheren Umfeld.

Im Folgenden werden die einzelnen Streckenabschnitte näher betrachtet. Die Einteilung der Streckenabschnitte ist in der Anlage 2 als Übersichtsplan dargestellt.

- 1) Nördliche Mauerstraße zwischen Nürnberger Straße und Neutorstraße

Der Abschnitt zwischen der Nürnberger Straße und der Neutorstraße ist geprägt durch ein starkes Gefälle (durchschnittlich ca. 5 %). Die Nördliche Mauerstraße weist an der schmalsten Stelle eine Breite von ca. 3,25 m auf. Der Begegnungsfall Pkw - Rad ist damit nicht abgedeckt. Bedingt durch die versetzten Gebäude ist die Sicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer nur eingeschränkt möglich (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Nördliche Mauerstraße

Gerade bei höheren Geschwindigkeiten von Fahrradfahrern könnte dies bei entgegenkommendem Verkehr zu sicherheitskritischen Verkehrssituationen führen.

Zudem sind höhere Geschwindigkeiten in Richtung Innenstadt am Knotenpunkt Neutorstraße / Nürnberger Straße zu erwarten. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse und der höheren Geschwindigkeiten kann es vermehrt zu Unfällen kommen. Auch die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt Brauereistraße / Nördliche Mauerstraße sind durch die enge Bebauung problematisch.

Aufgrund der bestehenden Steigungen ist eine vollständige Barrierefreiheit in diesem Bereich nicht gegeben. Um diese zu erreichen darf das Längsgefälle 3 % nicht überschreiten.

Das bestehende Kopfsteinpflaster weist deutliche Verformungen in der Oberfläche auf und ist dringend sanierungsbedürftig. Gleiches trifft auf die Kanalisation zu. Hier ist die Auswechslung in offener Bauweise erforderlich.

2) Nördliche Mauerstraße zwischen Neutorstraße und Ludwigstraße

Einen Engpass für eine attraktive Radwegeverbindung stellt der bestehende Steg über die Schwabach an der Nördlichen Mauerstraße dar. Dieser ist zu schmal, um die Begegnungen von Fuß- und Radverkehr sicher zu ermöglichen. Im Bestand weist der Steg eine Breite von ca. 2,35 m auf und ist als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert. Radfahrende dürfen daher auf dem Steg verkehrsrechtlich nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Soll die

Mauerstraße zum Innenstadtring umfunktioniert werden, ist ein Neubau des Stegs über die Schwabach mit einem deutlich breiteren Querschnitt erforderlich. Hinzu kommt, dass der Steg denkmalgeschützt ist. Ein Neu-/ Umbau würde nach ersten groben Überlegungen ca. 600.000 Euro kosten. Um genauere Aussagen treffen zu können, ist die Planung zu konkretisieren.

Die Befahrbarkeit bzw. der Oberflächenbelag des Abschnitts zwischen Brücke und Ludwigstraße ist vergleichsweise gut zu bewerten, da es sich hier um gesägtes Natursteinpflaster handelt. Bezüglich des Kanals besteht kein Sanierungsbedarf.

3) Südliche Mauerstraße zwischen Ludwigstraße und Rathausgasse

Mit einer Breite von 4.00 m ist der Begegnungsfall Pkw-Rad abgedeckt. Der Abschnitt könnte zu einem gut mit dem Fahrrad befahrbaren Streckenteil umgebaut werden. Die Oberfläche befindet sich in einem moderaten Zustand. Eine Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen ist auf diesem Abschnitt nicht gegeben. In diesem Bereich sind zwar Schäden am öffentlichen Kanal vorhanden, nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine grabenlose Sanierung möglich.

4) Südliche Mauerstraße zwischen Rathausgasse und Zöllnertorstraße

Mit einer Breite von 4.00 m ist der Begegnungsfall Pkw-Rad abgedeckt.

Im Rahmen des Neubaus der Rathausgasse wurde im Jahr 2008 auch der Abschnitt der Südlichen Mauerstraße zwischen Rathausgasse und Apothekersgarten mit Städtebaufördermitteln saniert. Aufgrund der Förderzeiträume von üblicherweise 25 Jahre ist eine Neugestaltung des Bereichs erst ab 2033 sinnvoll. Frühere Änderungen im Straßenraum können Rückzahlungen der Städtebaufördermittel zur Folge haben. Die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge ist durch einen Poller auf Höhe des Apothekersgarten unterbunden. Bedingt durch das grobe Natursteinpflaster ist der Bereich nur bedingt für Radfahrer nutzbar. Eine Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen ist im Bestand auf diesem Abschnitt nicht gegeben.

In diesem Bereich sind zwar Schäden am öffentlichen Kanal vorhanden, nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine grabenlose Sanierung möglich.

5) Südliche Mauerstraße zwischen Zöllnertorstraße und Boxlohe

Aufgrund der Baumaßnahme rund um den Goldschlägerhof wird empfohlen, diesen Abschnitt frühestens nach der Fertigstellung des Bauvorhabens zu sanieren. Somit können Schäden am neuen Fahrbahnbelag vermieden werden. Das Natursteinpflaster in diesem Bereich befindet sich in einem schlechten Zustand und ist dringend sanierungsbedürftig. Bezüglich des Kanals besteht erheblicher Sanierungsbedarf. Diese Auswechslung erfolgt voraussichtlich in offener Bauweise.

Allgemein wird bei der Baumaßnahme die Überprüfung der privaten Entwässerungen im jeweils betreffenden Bereich empfohlen, da hier bislang nur vereinzelt Unterlagen vorliegen.

Weiteres Vorgehen

Vorbehaltlich der Haushaltsberatung und der personellen Ressourcen in den beteiligten Ämtern wird empfohlen, den Abschnitt in der Nördlichen Mauerstraße zwischen Nürnberger und Neutorstraße als ersten Bauabschnitt zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Attraktivierung des Ortsbilds zu realisieren. Nach dessen Fertigstellung wird dem Ausschuss der nächste Straßenabschnitt zum Beschluss vorgelegt. Eine Ausweisung als Radroute

erfolgt nicht.

III. Kosten

Die Kosten wurden in erster Näherung überschlägig für die genannten Abschnitte für den Straßenbau berechnet:

Abschnitt	Kosten [€]
Nördliche Mauerstraße zwischen Nürnberger Straße und Neutorstraße	650.000
Nördliche Mauerstraße zwischen Neutorstraße und Ludwigstraße	750.000
Südliche Mauerstraße zwischen Ludwigstraße und Rathausgasse	500.000
Südliche Mauerstraße zwischen Rathausgasse und Zöllnertorstraße	350.000
Südliche Mauerstraße zwischen Zöllnertorstraße und Boxlohe	250.000
Summe Gesamt	2.500.000

Die Kosten für den Kanalbau gliedern sich wie folgt:

Abschnitt	Kosten [€]
Nördliche Mauerstraße zwischen Nürnberger Straße und Neutorstraße	300.000
Nördliche Mauerstraße zwischen Neutorstraße und Ludwigstraße	-
Südliche Mauerstraße zwischen Ludwigstraße und Rathausgasse	15.000
Südliche Mauerstraße zwischen Rathausgasse und Zöllnertorstraße	15.000
Südliche Mauerstraße zwischen Zöllnertorstraße und Boxlohe	170.000
Summe Gesamt	500.000

Die Kosten für den Neubau der Brücke in Höhe von 600.000 Euro sind in den Planungen nicht enthalten. Insgesamt würden sich somit Kosten für die Sanierung des gesamten Streckenzugs exklusive Brücke in erster Näherung auf ca. 3 Mio. Euro belaufen.

Für Herstellung der Teilbereiche die noch nicht mit Städtebaufördermitteln saniert wurden, können Städtebaufördermittel in Höhe von ca. 60 % eingeworben werden.

IV. Klimaschutz

Bei einer Ertüchtigung der beschriebenen Maßnahmen werden positive Effekte für den Fuß- und Radverkehr erwartet. Die Maßnahmen werden entsprechend als förderlich für den Klimaschutz eingeschätzt.