

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/041/2015

Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße; hier: abschließende Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 32, Amt 66

In Ämterbeteiligung: Amt 23, 32, 37, 66, EB77, Behindertenbeauftragter, Polizei, ESTW-Stadtverkehr

(AG Rad beteiligt)

(Friedrich-Alexander-Universität, Universitätsklinikum Erlangen und Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg)

I. Antrag

Mit den vorliegenden Planungen (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase „Entwurfsplanung“ durchzuführen.

Der Ausbau der Hauptverkehrsstraßen „Schillerstraße und Loewenichstraße“ und des Knotenpunktes „Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße“ erfolgt gemäß beiliegender Planung (Anlage 1).

Gleichzeitig mit dem Ausbau wird die Erschließungsstraße „Loewenichstraße“ (zwischen Schillerstraße und Hindenburgstraße) zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (Fahrrad frei) umgewandelt (s. Anlage 2), wird in der Kochstraße der Zwei-Richtungs-Verkehr durchgängig zugelassen (s. Anlage 2) und wird die Haltestelle „Fichtestraße“ aufgelassen (s. Anlage 4).

II. Begründung

Mit diesem Beschluss wird die zukünftige Gestaltung der vorgenannten Straßen bei einem Ausbau festgelegt. Es wird keine Aussage zum Bauzeitpunkt getroffen!

Ein Bautermin steht noch nicht fest. Der Bautermin wird noch verwaltungsintern und unter Berücksichtigung von maßgeblichen anderen Großbaumaßnahmen festgelegt und dem BWA zu Beschlussfassung vorgelegt.

1. Anlass

Nach der Straßenzustandsbewertung des Tiefbauamtes befindet sich die Fahrbahn der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße in einem baulich ungenügenden Zustand. Eine Beseitigung dieser Schäden mittels Erneuerung der Fahrbahndecke oder sonstiger Instandsetzungsmaßnahmen ist technisch und wirtschaftlich nicht mehr möglich, sondern kann nur im Rahmen eines Vollausbaus erfolgen.

2. Prozesse und Strukturen

- Am 09.04.2014 fand das erste, frühzeitige Bürgergespräch dazu statt.
- Danach wurden die Planungen erarbeitet.
- Im Februar und März 2015 wurde die Planung mit verschiedenen Fachämtern und Dienststellen (Amt 32, 23, 66, Feuerwehr, Behindertenbeauftragter, EB77, ESTW-Stadtverkehr, Polizei) abgestimmt. Die Planung wurde am 24.03.2015 auch in der AG Rad vorgestellt und befürwortet.
- Friedrich-Alexander-Universität, Universitätsklinikum Erlangen und Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg wurden am 20.02.2015 schriftlich über die Planungen informiert.
- Am Montag, 20.04.2015 fand das zweite Bürgergespräch statt, bei dem die Planungen den Bürgern vorgestellt und mit ihnen diskutiert wurden.
- Am 19.05.2015 fand ein Abstimmungsgespräch, insbesondere zu den anstehenden Baumaßnahmen, zwischen Klinikvorstand, Staatlichem Bauamt und Verwaltung statt.
- Die abgeschlossenen Planungen werden nun dem UVPA zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Ergebnisse/ Wirkung

Die Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wurden wie folgt aufgenommen:

Der **Radverkehr** wird gemäß den aktuellen Richtlinien (RASt 06 und StVO: „Fahrbahnbenutzungsgebot“) wegen der höheren Sicherheit auf der Fahrbahn geführt. Für die Fußgänger steht damit mehr Platz und Sicherheit auf den Gehwegen zur Verfügung.

Der Radverkehr wird nicht wie bisher auf einem Radweg, sondern auf der Fahrbahn mittels eines Schutzstreifens geführt (Vgl. Henkestraße zwischen Nürnberger Str. und Langemarckplatz). Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes ist eine Anlage von richtlinienkonformen Radwegen oder Radfahrstreifen ausgeschlossen.

An der **Fichtestraße** besteht ein hoher Querungsbedarf über die Loewenichstraße: 1.300 Radquerungen/Tag und 400 Fußgängerquerungen/Tag. Daher ist dort eine Querungshilfe (Mittelinsel + Radaufstellbereich in Fahrbahnmitte) vorgesehen. Somit wird die Alternativroute für Radfahrer über die ruhige Fichtestraße zum M.-T.-Gymnasium gestärkt.

Sowohl in der Loewenichstraße als auch in der Schillerstraße sind **Parkstreifen** vorgesehen. Es wurde angestrebt, unter den räumlichen Zwangspunkten (Kreuzungen und Grundstückszufahrten) und Beachtung der Verkehrssicherheit möglichst viele Parkstände anzubieten. Wegen des sehr beengten Straßenraumes reduziert sich gegenüber dem Bestand die Anzahl der Parkstände aufgrund der Neugestaltung der Knotenpunkte, der zusätzlichen Bushaltestelle und der Querungshilfe an der Kreuzung Loewenichstraße/ Fichtestraße. (Parkstände: Bestand 22; Planung 15). Es besteht die Möglichkeit, dass die Verwaltung als Kompensation die Einführung von Schrägparken in der nördlichen Loewenichstraße (zukünftig Einbahnstraße) prüft.

Die **Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße** ist aufgrund der stark beengten Platzverhältnisse, der Vorfahrtsregelung „Abknickende Vorfahrt“ und der Signalisierung sehr komplex. Zur Knotenpunktsgestaltung wurden insgesamt 7 Varianten untersucht. Die Knotenpunktvariante, die im Plan dargestellt ist, ist hiervon die einzig umsetzbare Lösung, da sie gleichzeitig alle wichtigen Kriterien „Verkehrssicherheit“, „Leistungsfähigkeit“, „Signalisierbarkeit (LSA)“ und „Befahrbarkeit (Schleppkurven LKW und Bus)“ erfüllt.

Um im Zuge der Hauptverkehrsstraße auch im Knotenpunktsbereich ein Begegnen von größeren Fahrzeugen (z.B. Lkw oder Bussen) gewährleisten zu können, musste ein Abbiegestreifen aufgegeben werden. Bei einem Fahrzeug, das die Loewenichstraße von Süd nach Nord befährt, und einem Radfahrer, der der Hauptverkehrsstraße folgt, entsteht dabei ein unauflösbarer vorfahrtsrechtlicher Konflikt. Aufgrund der Verkehrssicherheit bei der abknickenden Vorfahrt ist dabei ein Einfahren für Kfz in die Erschließungsstraße Loewenichstraße (Abschnitt zwischen Schillerstr. bis Hindenburgstr.) nicht mehr möglich. Die Erschließungsstraße Loewenichstraße wird zur echten Einbahnstraße.

Als Ausgleich dafür kann die Kochstraße in beiden Richtungen befahren werden, da hier die unechte Einbahnstraße aufgehoben wird. Als zweite Alternative steht die Max-Busch-Straße zu Verfügung (s. Anlage 2). Der betroffene Verkehrsstrom ist mit 600 Kfz/Tag gering (s. Anlage 5). Für den Radverkehr sind an der Kreuzung weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich.

In der Schillerstraße ist für bestehenden Schulbusverkehr und für etwaigen späteren Linienbusverkehr in jede Fahrtrichtung eine barrierefreie **Haltestelle** (gelenkbustauglich, Halten am Fahrbahnrand) vorgesehen. Derzeit ist nur eine einzige Haltestelle dort vorhanden (s. Anlage 3 und 4). Aufgrund der neuen Haltestelle in der Schillerstraße kann die Haltestelle „Fichtestraße“ entfallen.

Die Straßengestaltung ermöglicht es, dass Fahrzeuge am haltenden Bus vorbei fahren können.

Die Mittelinsel wurde in ihrer Länge vergrößert und bietet somit mehr Aufstellfläche für querende Fußgänger und Schüler.

Mit der Umgestaltung des **Knotenpunktes Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße** sollen die beiden Hauptstraßenäste (Bismarckstraße Nord und Schillerstraße) miteinander verbunden werden und bevorrechtigt werden. Damit soll der MIV auf die Hauptverkehrsstraßen (hier mit „Grüner Welle“) geleitet werden (s. Anlage 6) und von der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz abgelenkt werden.

Aufgrund der Kreuzungsgeometrie kann die Glückstraße nicht in die Signalisierung mit einbezogen werden, sodass hier nur ein Ausfahren nach Süden möglich ist. Eine Kreuzung, bei der die südliche Bismarckstraße und die Glückstraße vollständig an die Hauptverkehrsstraße angebunden werden, ist nicht signalisierbar und nicht leistungsfähig. Der geringste Verkehrsstrom (Glückstraße) muss daher aus dem signalisierten Kreuzungsbereich genommen werden und wird unsignalisiert in die Bismarckstraße Süd eingeleitet.

Es wird über einen Zweirichtungsverkehr in der Glückstraße nachgedacht, falls zukünftig kein Wenden mehr am Kreisverkehr Lorlebergplatz mehr möglich sein sollte.

Es ist gewährleistet, dass die drei ersten Wettbewerbs-Entwürfe zur Bismarckstraße Süd mit Lorlebergplatz an den vorgenannten Knotenpunkt angeschlossen werden können.

Die erforderliche zusätzliche Grundstücksfläche für die neue Kreuzung wurde bereits vom Freistaat Bayern (Universitätsgelände) erworben.

Das Planungsgebiet wurde gründlich auf mögliche **Baumstandorte** hin untersucht, da diese das Straßenbild aufwerten. Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes und einer Vielzahl von unterirdischen Versorgungsleitungen in der Straße, kommen nur zwei Baumstandorte in der Loewenichstraße in Betracht. Für die Pflanzung dieser Bäume ist die Verlegung von einigen kleineren Leitungen erforderlich.

Die Verwaltung setzt sich dennoch dafür ein, im Rahmen der Neugestaltung des Vorbereiches des MTG sowie bei einer zukünftigen Neustrukturierung des angrenzenden Quartiers der FAU auf eine ausreichende Begrünung hinzuwirken. Bei einer Umgestaltung der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz sind in diesem Straßenzug Baumreihen sowie ein „Baumtor“ an der Kreuzung Bismarck-/ Schiller-/Glückstraße vorgesehen.

Im zweiten **Bürgergespräch** wurde von der Schulleitung des MTG der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor der Schule (in Schillerstraße) vorgetragen. Gemäß UVPA-Beschluss 321/097/2013 ist die Verwaltung mit einer Prüfung von „Tempo 30“ vor Schulen im Stadtgebiet beauftragt, eine Überprüfung des MTG steht aber noch aus. Sollte „Tempo 30“ vor der Schule ausgewiesen werden, so hat dies keinen Einfluss auf die vorliegende Straßenplanung und könnte jederzeit unabhängig davon angeordnet werden.

In der nördlichen Loewenichstraße hatte die Verwaltung ursprünglich eine unechte Einbahnstraße vorgesehen. Beim zweiten Bürgergespräch monierten die Bürger, dass sie dann zum richtungsgerechten Parken in der Straße wenden müssten. Diesen Wunsch hat die Verwaltung aufgegriffen und sieht in der nördlichen Loewenichstraße eine echte Einbahnstraße vor, in der beidseitig in eine Fahrtrichtung geparkt werden darf.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten nach einer Grobkostenschätzung des Ingenieurbüros: 1,5 Mio. € bei IPNr.: 541.132
Diese Kosten werden im Weiteren noch überarbeitet und konkretisiert.

Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind im Investitionsprogramm 2014 -2018 zum HH 2015 derzeit wie folgt vorgesehen:
- | | |
|---------|-------------|
| - 2016: | 860.000,- € |
| - 2017: | 400.000,- € |
| - 2018: | 400.000,- € |

- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan Schiller-/Loewenichstraße

Anlage 2 – Verkehrliches Konzept MIV für Loewenich

Anlage 3 – Busnetz Bestand

Anlage 4 – Busnetz Planung

Anlage 5 – Verkehrsmengen KP Schiller-/ Loewenichstraße

Anlage 6 – Verkehrsmengen KP Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang