

Entscheidungsvorlage

Spitzwegstraße, Einmündung Worzeldorfer Hauptstraße, Kreisverkehr und Bushaltestellen

In der Spitzwegstraße (Staatsstraße) an der Einmündung Worzeldorfer Hauptstraße (Kreisstraße) wurde ein Kreisverkehr geplant. Ziel soll sein, den Verkehrsfluss im Zentrum von Worzeldorf zu verbessern.

Konzept

Die Verwaltung hat zunächst konzeptionell die Möglichkeit eines Kreisverkehrs geprüft. Ergebnis ist, dass die Planung grundsätzlich möglich ist, aber zur Vermeidung von Verlustzeiten des an dieser Stelle starken Busverkehrs der VAG ergänzende Maßnahmen erforderlich werden.

Die Problematik tritt ausschließlich in der Frühspitze auf. Dabei ist ein grundsätzliches Problem bei der Berechnung der Leistungsfähigkeit wichtig: Im Gegensatz zu Lichtsignalanlagen, an denen die Grünzeit eine konkrete Größe und der Abstand der durchfahrenden Fahrzeuge leicht zu ermitteln ist, sind die Eingangsgrößen bei der Berechnung von Kreisverkehren nicht so gut zu definieren. Beispielsweise hängt die Entscheidung, in den Kreisverkehr einzufahren, nicht nur vom zeitlichen Abstand der im Kreis fahrenden Kraftfahrzeuge ab sondern auch von deren Geschwindigkeit. Dies geht in die Berechnung nicht ein. Zudem liegen die Formeln des „Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS“ sehr auf der sicheren Seite. Die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) arbeitet seit längerer Zeit an einer Differenzierung der Qualitätsstufen A-F (A = sehr gut, F = Überlastung). Ein Ergebnis steht noch aus.

Die Qualitätsstufe der Zufahrt von Süden kommend in den Kreis liegt knapp bei C: Die Auslastung beträgt 88%, bei 90% beginnt Qualitätsstufe D. C heißt, dass die Wartezeiten spürbar sind und teilweise Rückstaus entstehen können, die jedoch keine starke Beeinträchtigung darstellen. D würde heißen, dass der Verkehrszustand gerade noch stabil bleibt, längere Rückstaus entstehen, sich diese jedoch auch bald wieder abbauen. Die Zuschussfähigkeit ist dadurch nach erster Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken gegeben.

Um Verlustzeiten für den Busverkehr von Süden, der mit Einführung des „Buskonzepts Süd“ an Bedeutung weiter gewinnt, zu vermeiden wird durch drei Maßnahmen gewährleistet, dass der stadteinwärtige Bus am Kreis als erstes Fahrzeug eines Pulks ankommt und sich eventuelle Rückstaus am Kreis bis dahin abgebaut haben.

1. Der Bus hält in der Haltestelle Kornburg-Mitte in einer Busbucht. Diese wird baulich nicht verändert. Jedoch wird zukünftig die dortige Lichtsignalanlage verkehrabhängig so gesteuert, dass der Bus ungestört vor den nachfolgenden Kraftfahrzeugen die Busbucht verlassen kann. Um dies zu ermöglichen muss die LSA saniert und an den Verkehrsrechner angeschlossen werden.
2. Der Bus kommt somit schon als Pulkführer an der nächsten Haltestelle Schenkendorfstraße an. Der stadteinwärtige Bussteig wird an den Fahrbahnrand verlegt und eine Mittelinsel in der Fahrbahn verhindert das Überholen des Busses.
3. An der nachfolgenden Haltestelle Kornburg-Nord wiederholt sich dieser Vorgang. Auch dort ist ein Umbau erforderlich.

Wenn der Bus an mehr als einer oder an allen Haltestellen nicht halten muss, spart er Fahrzeit und fährt auf einen eventuellen Rückstau am Kreis auf. Wenn er an den meisten oder an allen Haltestellen hält, hat sich ein eventueller Rückstau am Kreis abgebaut, weil der Bus durch den Fahrgastwechsel langsamer ist als der übrige Verkehr. Dann kann der Bus mit geringen Verlustzeiten den Kreisverkehr passieren.

Der Bus 53 wird den Kreisverkehr in Geradeausrichtung durchfahren und in der Bucht nördlich des Kreisels halten (oder nicht). Die nachfolgende Lichtsignalanlage 394 wird ebenfalls erneuert und kann durch den Bus beeinflusst werden, so dass dieser dort ohne Zeitverlust durchfahren kann. Auch die übrigen Buslinien können die LSA beeinflussen.

Insgesamt trägt die Planung dazu bei, dass der Bus beschleunigt wird.

Beschreibung der baulichen Maßnahmen am Kreisverkehr und in Kornburg

Der geplante „Kleine Kreisverkehr“ mit drei Armen und der Zufahrt zur Gartenabfallsammelstelle hat einen Außendurchmesser von 35m. Die 8m breite Kreisfahrbahn setzt sich zusammen aus der 6m breiten Fahrbahn und einem 2m breiten überfahrbaren gepflasterten Innenring. An zwei Knotenzufahrten werden Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) angelegt. Diese Überwege sind auch barrierefrei.

Der Bereich zwischen der Friedrich-Overbeck-Straße und der Worzeldorfer Hauptstraße wird mit umgestaltet und zukünftig von Norden her durch eine Stichstraße als Mischfläche erschlossen. Vor dem Kindergarten wird die Verkehrsbelastung durch den Wegfall von Durchgangsverkehr sinken.

Die Friedrich-Overbeck-Straße wird dann nördlich des Kreisverkehrs direkt an die Spitzwegstraße angeschlossen. Die Eingriffe in Grün wurden sorgfältig abgewogen und Ersatzpflanzungen für einige zu fällende Bäume sind vorgesehen.

Entlang des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals führt der Radweg von der Gartenstadt und den Siedlungen Falkenheim und der Kettlersiedlung in südöstlicher Richtung über Worzeldorf und Wendelstein und weiter bis nach Neumarkt. Der Weg ist im offiziellen Fahrradstadtplan ab Worzeldorf als Radroute mit übergeordneter Bedeutung ausgewiesen. Im Bereich des Schleusenbauwerkes kam es in der Vergangenheit besonders in Zeiten mit starkem Fahrrad-Freizeitverkehr zu Problemen beim Queren der Spitzwegstraße. Da das Schleusenbauwerk unter Denkmalschutz steht und eine bauliche Verbreiterung des Gehweges deshalb nicht realisierbar war, wurde die signalisierte Fußgängerfurt auf das nahezu dreifache Maß verbreitert. Entsprechend vergrößert sich die Aufstellfläche am Fahrbahnrand.

Der Umbau an der Haltestelle Schenkendorfstraße umfasst die Anlage eines breiten und barrierearmen Bussteigs am Fahrbahnrand und eine bauliche Insel an der nördlichen Einleitung der nach Süden führenden Linksabbiegespur, um zu vermeiden, dass ein stehender Bus überholt werden kann. Ein Baum wird gepflanzt, wenn die Leitungssituation lösbar ist.

Der Umbau der Haltestelle Kornburg-Nord umfasst ebenfalls die Anlage eines neuen Bussteigs. Dieser wandert näher an die Einmündung Am Bruckweg. Somit verkürzen sich die Fußwege zur Haltestelle. Die Rechtsabbiegespur zur Straße „Am Bruckweg“ entfällt und ein Teil der Fläche kann entsiegelt und begrünt werden. Die vorhandene Querunginsel wird verlängert und erhält einen möglichen Baumstandort.

Kosten und Finanzierung:

Kreisverkehr (Kostenschätzung vom 08.02.2019):

Straßenplanung	1.148.000 €
Grünplanung	58.000 €
Straßenbeleuchtung	64.000 €
Umbau LSA 394 und Abbau LSA 393	357.000 €
Verkehrssicherung	18.000 €
SUMME	1.645.000 €

Die Folgekosten betragen insgesamt 8.170 € pro Jahr.

Bushaltestellen Kornburg Nord und Schenkendorfstraße (Kostenschätzung vom 26.06.2019)

Straßenplanung	540.000 €
Grünplanung	28.000 €
Straßenbeleuchtung	2.000 €
Verkehrssicherung	5.000 €
SUMME	575.000 €

Die Folgekosten betragen insgesamt 1.300 € pro Jahr.

Bautermin

Die Maßnahme ist im BIC-Verfahren. Der Bautermin hängt von der Zuschuss-Situation und der Einstellung im MIP sowie dem zeitlichen Ablauf restlicher Planabstimmungen und der Ausführungsplanung / Bauvorbereitung und Ausschreibung ab. Zudem wird nach Abklärung der Umweltbelange (Landschaftspflegerischer Begleitplan und Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) die Regierung angefragt, ob auf ein Genehmigungsverfahren verzichtet werden kann.