

An die Stadt Ansbach
Referat für Stadtentwicklung und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Klimaschutz
Nürnberger Str. 32
91522 Ansbach

Ansbach, den 09.3.2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. Ne 5 für einen Teilbereich zwischen der St 2255 und dem Strüther Berg – Wohngebiet und Pflegeeinrichtung Weinberg West

Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich erhebe gegen den o.g. Bebauungsplan die folgenden Einwendungen unter den Gesichtspunkten Verkehrsplanung, Baurecht und Verkehrssicherheit.

1. Verkehrsanbindung

In der Sitzung des Bauausschusses vom 8.5.2017 wurde aufgrund des von der VLi Verkehrsplanung Link am 2.4.2017 vorgelegten Verkehrsgutachtens beschlossen, die verkehrliche Erschließung des o.g. Neubaugebiets über bestehende Straßen (Rügländer Straße, Bayreuther Straße, Strüther Berg) vorzunehmen.

Grundlage hierfür war das Fazit der Verkehrs-Gutachter

„Das vorhandene Straßennetz kann den zusätzlichen Kfz-Verkehr, der aus dem Baugebiet Weinberg West zu erwarten ist, bewältigen. Am Knotenpunkt Rettistraße / Rügländer Straße / Berliner Straße / St 2255 sind vergleichsweise geringe Zunahmen der mittleren Wartezeit bis etwa 30 s zu erwarten. In allen Verkehrsströmen wird Qualitätsstufe A oder mindestens Qualitätsstufe B erwartet.“

a. Entwicklung der Verkehrsbelastung

Aufgrund der Verkehrszählung am 13.12.2016 hatten die Gutachter ermittelt, dass für den Bereich der nördlichen Rügländer Straße eine mittlere Tagesbelastung von 1.000 PKW besteht, welche in die Rettistraße einmünden (s. Abbildung 1). Diese 1.000 Pkw stellen bezogen auf die gesamte Kreuzung nur eine kleine Zahl dar, sind jedoch für einen Großteil der Probleme verantwortlich, da sich an der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße regelmäßig Rückstaus in die Rettistraße und bis in die Kreuzung hinein bilden.

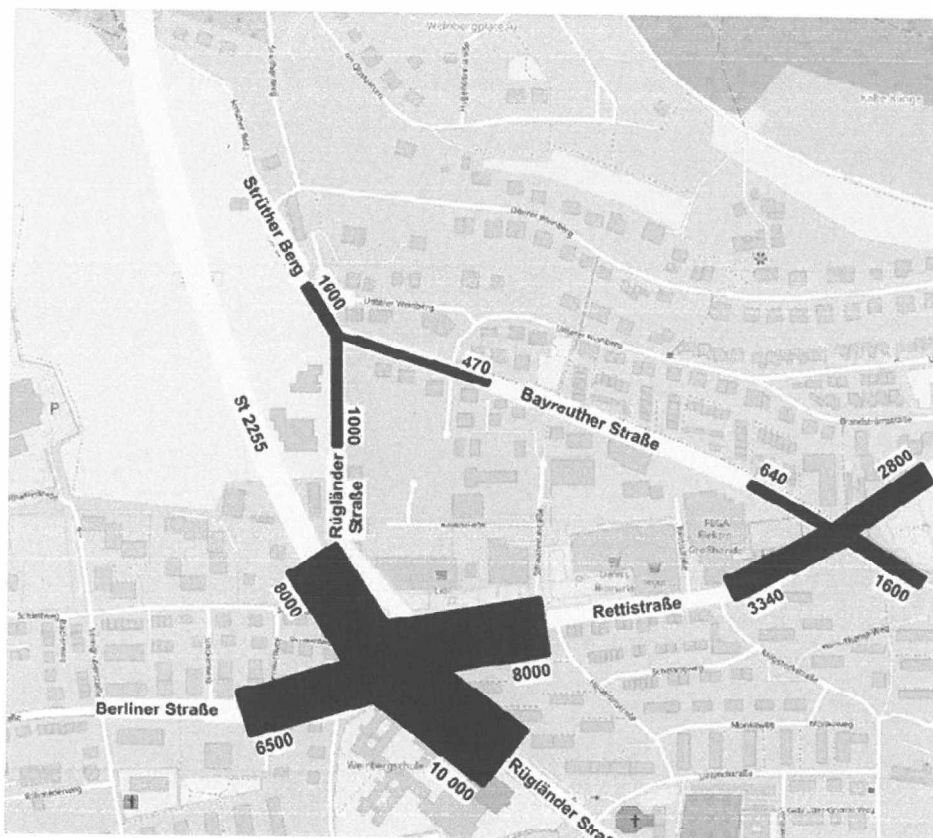


Abb. 1: Mittlere Tagesbelastung an Kfz, Stand 13.12.2016

Für das geplante Neubaugebiet haben die Gutachter ein mittleres tägliches Kfz-Verkehrsaufkommen von 526 errechnet (s. Abbildung 2).

	Minimum	Mittel	Maximum	
Bewohnerverkehr	270	450	595	Pkw-Fahrten
Beschäftigtenverkehr	50	50	50	Pkw-Fahrten
Wirtschaftsverkehr	20	26	33	Kfz-Fahrten
Summe	340	526	678	Kfz-Fahrten

Abb. 2: Mittleres Kfz-Aufkommen im Neubaugebiet pro Tag

Bezogen auf die gesamte Kreuzung sind 526 zusätzliche Kfz-Bewegungen zu vernachlässigen. Geht man jedoch davon aus, dass die neuen Anwohner den kürzesten Weg zur Weinbergschul-Kreuzung wählen – also die nördliche Rügländer Straße – so ergibt sich künftig eine mittlere Tagesbelastung in diesem Bereich von 1.526. Das sind 52,6% mehr Verkehrsbewegungen im Bereich der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße als bisher.

Auf die Frage, wie sich eine solche Erhöhung der Verkehrsbewegungen an dieser neuralgischen Stelle auf die bestehende Rückstauproblematik auswirken würde, wird im Gutachten nicht näher eingegangen. Für alle Anwohner, welche diese Kreuzung regelmäßig nutzen, ist jedoch klar, dass die Auswirkungen erheblich wären.

b. Wartezeiten und Qualitätsstufen

Bei der Verkehrszählung am 13.12.2016 haben die Gutachter die folgenden Wartezeiten und Qualitätsstufen ermittelt (s. Abbildung 3):

Bestandsfall:mittlere Wartezeit für gesamten Knoten: 25,5 s **Qualitätsstufe B****Einzelströme:**

	Spur 11	Spur 12	Spur 21	Spur 22	Spur 31	Spur 32	Spur 41	Spur 42
mWz	10	23	42	39	12	22	38	58
QSV	A	B	C	C	A	B	C	D

Abb. 3: Mittlere Wartezeiten an der Weinbergsschul-Kreuzung am 13.12.2016

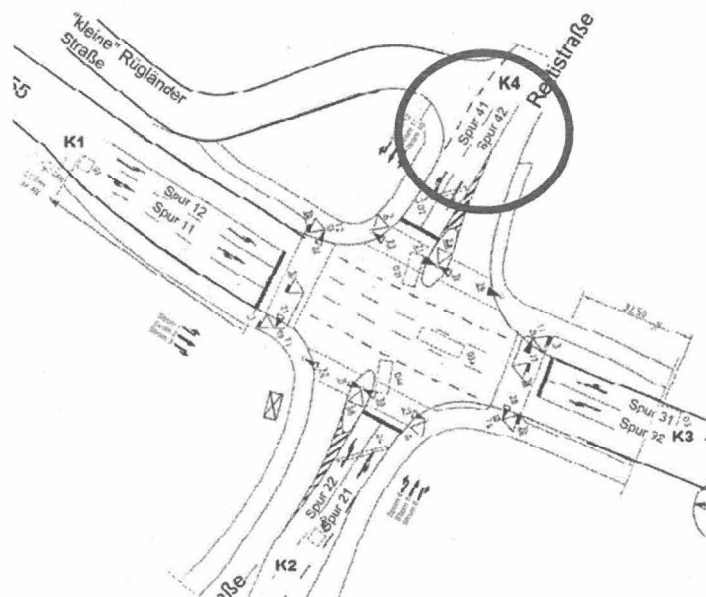
Die Spuren 41 und 42 weisen mittlere Wartezeiten von 38 bzw. 58 Sekunden auf, was Qualitätsstufe C bzw. D entspricht.

Die Qualitätsstufen sind gemäß der HBS – Kapitel S definiert:

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit in s	Beschreibung
A	≤ 20	Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	≤ 35	Die Wartezeiten sind kurz. Alle während der Sperrzeit ankommenden Kfz können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	≤ 50	Die Wartezeiten sind spürbar. Auf dem Fahrstreifen tritt am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	≤ 70	Die Wartezeiten sind beträchtlich. Auf dem Fahrstreifen tritt am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	≤ 100	Die Wartezeiten sind lang. Auf dem Fahrstreifen tritt am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	> 100	Die Wartezeiten sind sehr lang. Auf dem Fahrstreifen wird die Kapazität überschritten, der Rückstau wächst stetig.

Die Spuren 41 und 42, für welche die Verkehrszählung am 13.12.2016 spürbare bzw. beträchtliche Wartezeiten ergeben hatten, liegen im Bereich der Einmündung der Rügländer in der Rettistraße (s. Abbildung 4).

Abb. 4: Qualitätsstufen im Bereich Retti-Rügländerstraße am 13.12.2016



Das Retticenter hatte am 24.5.2016 eröffnet. Zum Zeitpunkt der Verkehrszählung bestand es erst knapp sieben Monate. Seither dürfte sich der Verkehr vom und zum Retticenter weiter erhöht haben. D.h. die Qualitätsstufen auf den Spuren 41 und 42 haben sich seit dem 13.12.2016 nicht verbessert, sondern eher noch verschlechtert.

Hinzu käme im Fall der Bebauung des Baugebiets Weinberg West in der geplanten Weise eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens an der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße um 52,6% (siehe oben). Das würde die mittleren Wartezeiten und somit die Qualitätsstufen in diesem Bereich weiter verschlechtern, möglicherweise mit mittleren Wartezeiten bis über 70 Sekunden, was bereits Qualitätsstufe E wäre, also die zweitschlechteste aller Stufen.

Die Gutachter gehen in ihrem Gutachten davon aus, dass in diesem Bereich auch bei Anbindung des Neubaugebiets Weinberg West über die Rügländer Straße an die Weinbergsschulkreuzung Qualitätsstufe B erreichbar ist (s. Abbildung 5). „Netzfall a“ steht hierbei für die Variante, bei welcher der zusätzliche Verkehr aus dem Wohngebiet Weinberg West zum bestehenden Verkehr hinzukommt, bei bestehender Verkehrsinfrastruktur ohne Kreisverkehr.

Netzfall a):

mittlere Wartezeit für gesamten Knoten: **23,1 s** **Qualitätsstufe B**

Einzelströme:

	Spur 11	Spur 12	Spur 21	Spur 22	Spur 31	Spur 32	Spur 41	Spur 42
mWz	18	29	25	30	21	27	24	30
QSV	A	B	B	B	B	B	B	B

Abb. 5: Qualitätsstufen an der Weinbergsschulkreuzung bei Netzfall a)

Als Begründung für diese Verbesserung führen die Planer an:

„Netzfall a) mit Ansatz der Verkehrsmengen aus Baugebiet Weinberg West im Bestandsnetz ... Im Netzfall a) wird davon ausgegangen, dass das Signalprogramm, das von den Randbedingungen dem Bestandsfall bzw. dem optimierten Bestandsfall entspricht, auf die dann zu erwartenden Verkehrsmengen abgestimmt wird. Das heißt, dass die Grünzeiten der beiden Phasen so optimiert werden, dass jeweils geringste Wartezeiten entstehen.“

Das bedeutet, dass lediglich über eine geänderte Schaltung der Grünphasen an den Ampeln der Weinbergsschul-Kreuzung eine Verbesserung der Qualitätsstufen von D (evtl. E) auf B erreicht werden soll, mit einer Halbierung der durchschnittlichen Wartezeit. Auf die sich daraus ergebende Frage, wie dies funktionieren soll, wird im Gutachten nicht weiter eingegangen.

Die Stadt Ansbach nimmt die Aussage der Gutachter, dass im Bereich der Rügländer-Rettistraße Qualitätsstufe B möglich ist, als Grundlage für ihre Annahme, dass das bestehende Straßennetz ausreicht, um den künftigen Verkehr aus dem Neubaugebiet Weinberg West aufzunehmen. Hieraus ergeben sich mehrere Fragen:

- Hat die Stadt Ansbach die Ampelschaltungen wie von den Gutachtern vorgeschlagen optimiert?
- Falls ja, wurde eine erneute Verkehrszählung vorgenommen, um den Effekt dieser geänderten Ampelschaltung zu messen?
- Falls ja, ergab diese Verkehrszählung mindestens Qualitätsstufe B?

Falls keine Verbesserung des Verkehrsflusses mindestens auf Qualitätsstufe B erreicht wurde, ist die Heranziehung der Aussage der Gutachter, Qualitätsstufe B wäre erreichbar, als Begründung für die Annahme, das bestehende Verkehrsnetz könne den zusätzlichen Verkehr aus Weinberg West aufnehmen, nicht zulässig.

2. Planungen für einen Kreisverkehr an der Weinbergsschul-Kreuzung

Von den Gutachtern der VLi Verkehrsplanung Link wurde errechnet, dass mit Hilfe eines Kreisverkehrs an der Weinbergsschul-Kreuzung der Verkehrsfluss an dieser Kreuzung erheblich verbessert werden könnte. Der Bauausschuss der Stadt Ansbach hat mit Beschluss vom 8.5.2017 die Bauverwaltung beauftragt, eine überschlägige Ermittlung (Kosten und Flächenbedarf) bezüglich Durchführung und Finanzierung des Baus eines Kreisverkehrs einschließlich Untertunnelung zu fertigen.

Eine solche überschlägige Ermittlung steht noch aus. Vermutlich hat die Bauverwaltung – im Vertrauen darauf, man habe in allen Spuren auf der Kreuzung mindestens Qualitätsstufe B – diese Arbeiten als nicht-prioritär zurück gestellt.¹ Dabei hat die Stadt Ansbach den Nachweis, dass sie auf allen Spuren tatsächlich Qualitätsstufe B erreicht hat, bisher nicht erbracht (siehe oben). Tatsächlich gemessen wurden am 13.12.2016 im Bereich der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße die Qualitätsstufen C und D.

Die Gutachter haben einen Kreisverkehr in der Form empfohlen, dass die Einmündung der Rügländer in die Rettistraße in der bisherigen Weise beibehalten würde (s. Abbildung 6).

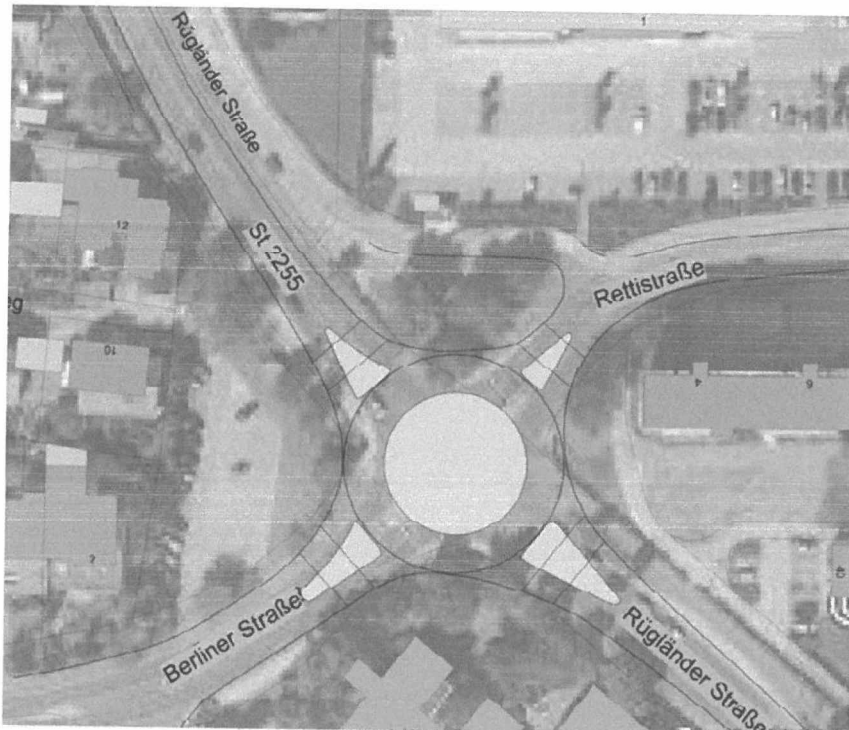


Abb. 6: Testentwurf Kreisverkehr am Knotenpunkt Rettistraße / Rügländer Straße / Berliner Straße / St 2255

Ein Kreisverkehr in dieser Form würde jedoch während der Stoßzeiten nicht funktionieren (s. Abbildung 7a-7f).

Angenommen, während einer Stoßzeit möchten mehrere PKW – aus Richtung Innenstadt kommend – in die Rügländer Straße einbiegen (Abbildung 7a). Nehmen wir weiter an, dass ihnen ein gleichmäßiger Strom an PKW aus Richtung Retti-Center entgegen kommt (Abbildung 7b). Diese haben keine Veranlassung anzuhalten, da sie von keiner roten Ampel aufgehalten werden. Sie möchten vielmehr zügig in den Kreisverkehr fahren. Also müssen die

¹ S. dazu auch die FLZ vom 6.3.2019 („Kreisverkehr an der Rügländer Straße gefordert“): „Auf Anfrage der FLZ teilte das Baureferat mit: Entsprechend der Prioritäten ist auch kapazitätsbedingt die Prüfung noch nicht erfolgt. Im Klartext: Das Vorhaben ist nicht so wichtig, und wir haben auch zu wenig Mitarbeiter, die sich darum kümmern könnten.“

Fahrzeuge, welche in die Rügländer Straße einbiegen wollen, stehen bleiben und auf eine Lücke warten.

Für einen Kreisverkehr gibt es aber nichts Schlimmeres als stehen bleibende Fahrzeuge. Das Halten im Kreisverkehr ist nach der Straßenverkehrsordnung sogar verboten.

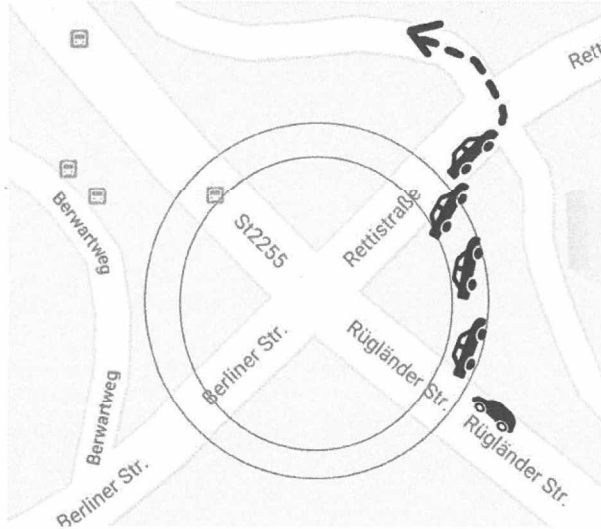


Abb. 7a: Kreisverkehr zur Stoßzeit



Abb. 7b

Die im Kreisverkehr stehen bleibenden Fahrzeuge könnten eine Kettenreaktion auslösen. Fahrzeuge, die aus Richtung Berliner Straße kommen und in die Rettistr. wollen, könnten den Kreisverkehr nicht mehr durchfahren und müssten ebenfalls stehen bleiben – im Kreisverkehr (Abbildung 7c). Das wiederum würde dazu führen, dass auch Fahrzeuge aus Richtung St 2255 nicht mehr durch den Kreisverkehr fahren könnten – und in diesem stehen blieben (Abbildung 7d).



Abb. 7c



Abb. 7d

Am Ende könnten nicht einmal mehr die Fahrzeuge aus der Rettistraße durch den Kreisverkehr fahren (Abbildung 7e). Der Kreisverkehr wäre somit lahmgelegt, und das ausgerechnet zur Stoßzeit, wenn er am meisten gebraucht würde. Stellt man sich nun vor, es käme genau in diesem Augenblick ein Krankenwagen mit Blaulicht, so wäre das Chaos perfekt.

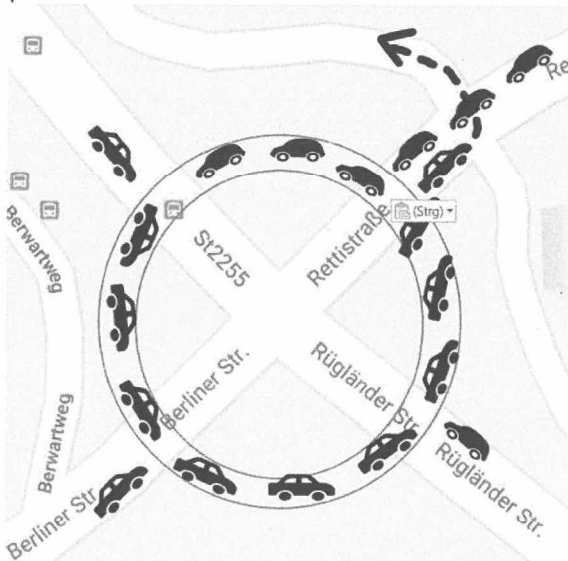


Abb. 7e

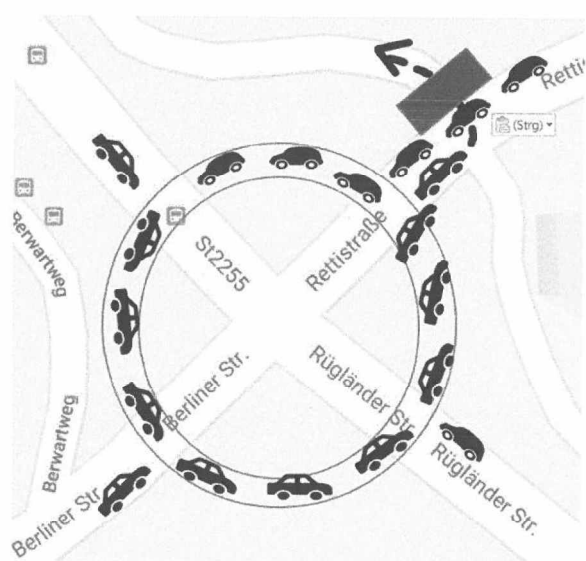


Abb. 7f

Ein Kreisverkehr, bei dem die Einmündung der Rügländer in die Rettistraße offen bleibt, könnte in der Stoßzeit nicht funktionieren und wäre daher nicht genehmigungsfähig. Damit er funktioniert, wäre es notwendig, diese Einfahrt zu schließen (Abbildung 7f). Hierfür wiederum wäre eine Alternativroute zur Weinbergschul-Kreuzung für die Anwohner der Rügländer Straße nötig.

Eine solche Alternativroute wäre die im Flächennutzungsplan der Stadt Ansbach vorgesehene Durchbindung der Bayreuther Straße zur St 2255. Genau diese Trasse soll aber im Zuge der Realisierung des Wohngebiets Weinberg West mit Wohnbebauung überbaut werden.

Das heißt im Umkehrschluss, dass die Realisierung von Weinberg West in der vorliegenden Form die Errichtung eines Kreisverkehrs an der Weinbergschul-Kreuzung unmöglich machen würde, da in diesem Fall die Einmündung der Rügländer in die Rettistraße offen bleiben müsste.

3. Verkehrsplanung

Im Fazit des Verkehrsgutachtens heißt es in Punkt 2:

„Eine Anbindung des Baugebiets Weinberg West an die Staatsstraße 2255 mit Durchbindung der Bayreuther Straße, wie im Flächennutzungsplan ausgewiesen, ist aus verkehrlichen Gründen nicht zwingend erforderlich.“

Die Ausführungen in den Punkten 1 bis 3 haben jedoch ergeben, dass diese Annahme nicht zutrifft:

- Das Baugebiet Weinberg West würde zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens über die Rügländer Straße zur Rettistraße um 52,6% führen.
- Die Stadt Ansbach hat bislang keinen Nachweis erbracht, dass sie im Bereich der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße mindestens Qualitätsstufe B erreicht hat.

Solange dieser Nachweis fehlt, ist davon auszugehen, dass in diesem Bereich die am 13.12.2016 gemessenen Qualitätsstufen C bzw. D vorliegen – oder schlechter. Damit ist die Verbindung Rügländer Straße / Weinbergschul-Kreuzung aktuell nicht in der Lage, den entstehenden neuen Verkehr aufzunehmen. Das wiederum macht eine Anbindung von Weinberg West an die St 2255 zwingend erforderlich.

- Durch die Realisierung von Weinberg West in der jetzigen Form wäre es der Stadt Ansbach künftig nicht mehr möglich, einen Kreisverkehr an der Weinbergschul-Kreuzung zu errichten, da ein dortiger Kreisverkehr das Schließen der Einmündung der Rügländer in die Rettistraße voraussetzt.
- Nicht zuletzt würde sich die Stadt Ansbach durch die Überbauung der Trasse für die Durchbindung der Bayreuther Straße zur St 2255 dauerhaft der verkehrsplanerischen Möglichkeit berauben, die Verkehrsströme im Rügländer Viertel – die bislang ausschließlich auf die Weinbergschul-Kreuzung ausgerichtet sind – zu entzerren und umzuleiten.

Eine Anbindung des Baugebiets Weinberg West an die Staatstraße 2255 mit Durchbindung der Bayreuther Straße ist daher aus verkehrlichen Gründen zwingend erforderlich.

4. Baurechtliche Aspekte

In Punkt 4.1.2 der Begründung des Bebauungsplans Weinberg West heißt es:

„Im Süden des Geltungsbereichs ist laut FNP eine Hauptverkehrsstraße vorgesehen, welche jedoch nicht realisiert ist und in dem vorliegenden Bebauungsplan auch nicht vorgesehen wird.“

Diese Begründung steht im Widerspruch zu § 8 Abs. 2 Satz 1 Baugesetzbuch: „Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.“ Nach diesem baurechtlichen Entwicklungsgebot ist es nicht möglich, auf einer Fläche, die im Flächennutzungsplan für eine Hauptverkehrsstraße vorgesehen ist, Wohnbebauung zu errichten.

Die Stadt Ansbach könnte parallel zum Aufstellen eines Bebauungsplans den Flächennutzungsplan ändern (§ 8 Abs. 3 Baugesetzbuch). Ein Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans ist jedoch anscheinend nicht eingeleitet.

Ebenso hätte die Stadt Ansbach die planerische Freiheit, beim Aufstellen eines Bebauungsplans von den Festsetzungen des Flächennutzungsplans geringfügig abzuweichen. Der Ersatz einer Hauptverkehrsstraße durch Wohngebäude ist jedoch keine geringfügige Änderung.

Dieser Widerspruch des Bebauungsplans zum Flächennutzungsplan könnte im Rahmen einer Normenkontrollklage überprüft werden.

5. Verkehrssicherheit

a. Situationsbeschreibung

Das geplante Baugebiet Weinberg West würde auf einer Länge von ca. 130 Metern westlich des Strüther Bergs liegen, welcher auf der gesamten Länge eine durchgehende Steigung aufweist, die im oberen Bereich – wo die Straße in den Oberen Weinberg übergeht – mehr als 10% beträgt. Aus Richtung Oberer Weinberg kommend führt die Straße Strüther Berg über eine steile Linkskurve und eine daran anschließende Rechtskurve in die nördliche Rügländer Straße.

Alle Pkw und Fahrräder, die aus Richtung Oberer Weinberg kommen, erreichen im Bereich der Linkskurve sehr schnell hohe Geschwindigkeiten von über 30 km/h. Auch Fahrzeuge, die

aus Richtung der Weinbergsschul Kreuzung kommen, fahren den Strüther Berg flott hinauf; bei schneebedeckter Straße ist eine zügige Fahrweise sogar erforderlich, um den Strüther Berg hinauf zu kommen.

Der Anhalteweg (= Reaktionszeit + Bremszeit) für Pkw beträgt bei 30 km/h 18 Meter, bei 50 km/h 40 Meter – auf ebener trockener Strecke². Bei einem Gefälle wie am Strüther Berg ist von einem längeren Anhalteweg auszugehen, insbesondere bei Nässe und Schnee. Der Bremsweg bei Fahrrädern ist bei gleicher Geschwindigkeit ähnlich wie bei PKW³, bei Gefälle und Nässe wird er bei Felgenbremsen jedoch deutlich länger; Felgenbremsen sind aktuell noch der Regelfall bei Fahrrädern. Für Radfahrer besteht bei Vollbremsungen eine erhebliche Gefahr, zu stürzen und sich dabei schwer zu verletzen.

Die Verkehrsgefährdung durch aus Richtung Oberer Weinberg kommende Radfahrer ist daher höher einzuschätzen als die durch Pkw.

b. Verkehrliche Erschließung

Laut Kapitel 7.1 der Begründung zum Bebauungsplan soll das Wohngebiet Weinberg West von der Straße Strüther Berg aus in westlicher Richtung mittels vier Stichstraßen erschlossen werden (s. Abbildung 8).

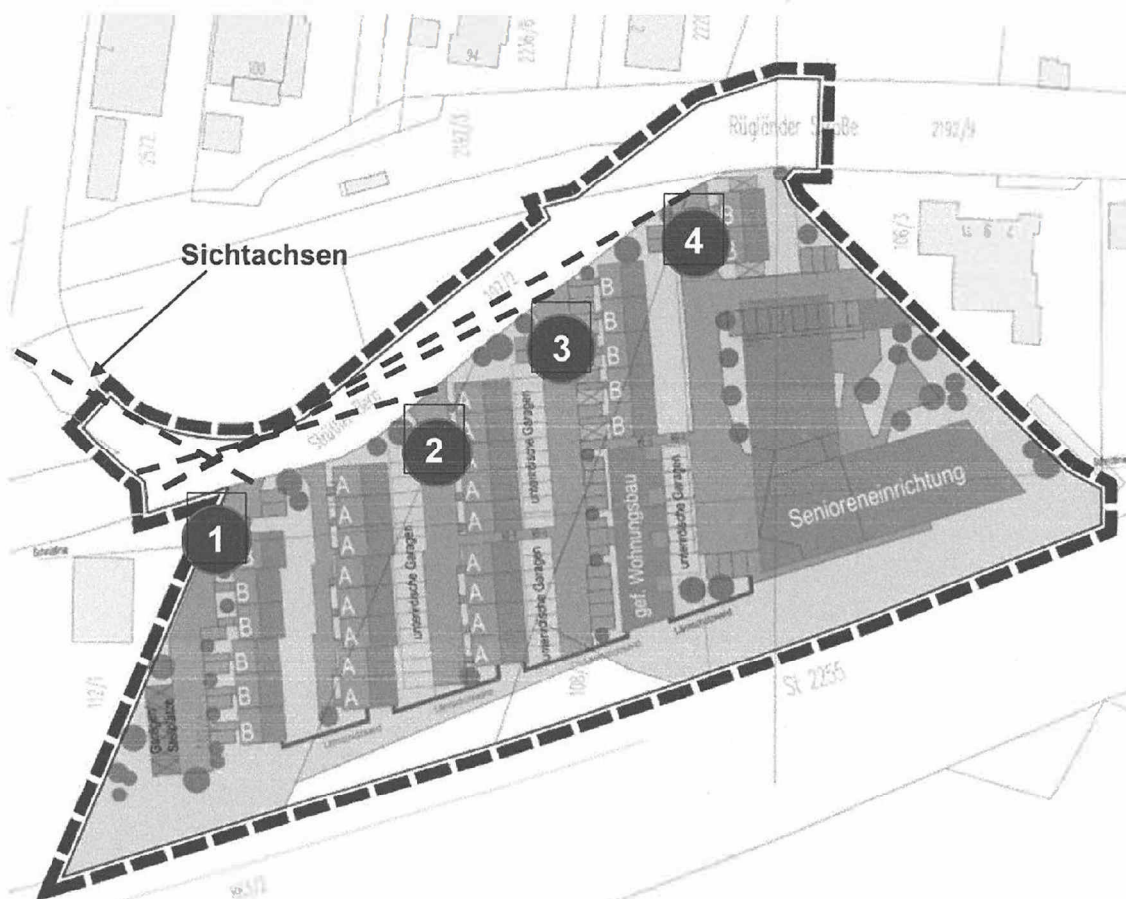


Abb. 8: Ausfahrten des Baugebiets Weinberg West mit Sichtachsen

Direkt vor Ausfahrt 1 liegt die steile, unübersichtliche Linkskurve, die vom Oberen Weinberg in den Strüther Berg führt. Die Sichtachse in diesem Bereich beträgt nur etwa 40 Meter und ist

² S. z.B. <https://www.bussgeldkatalog.org/anhalteweg/>

³ S. z.B. <https://www.mystrobl.de/ws/fahrrad/rad2pkw.htm>

daher zu kurz, sowohl für Pkw-Fahrer, welche mit ihrem Fahrzeug diese Ausfahrt verlassen wollen, als auch für Pkw-Fahrer und Radfahrer, die aus Richtung Oberer Weinberg kommen. Pkw-Fahrer aus Richtung Oberer Weinberg wären zusätzlich durch den linken Fensterholm in ihrem Fahrzeug in der Sicht behindert. Diese Ausfahrt wäre somit lebensgefährlich.

Bei Ausfahrt 2 ist die Sichtachse nur geringfügig länger. Einzig die Ausfahrten 3 und 4 würden eine einigermaßen sichere Ausfahrt ermöglichen, sofern keine Bäume und Sträucher die Sicht versperren.

Hieraus ergibt sich, dass eine Erschließung des Wohngebiets Weinberg West von der Straße Strüther Berg aus in westlicher Richtung nicht verkehrssicher wäre. Die unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sicherste Erschließung würde über eine Verlängerung der Bayreuther Straße in das Wohngebiet hinein führen – auf der hierfür im Flächennutzungsplan vorgesehenen Trasse.

Hierbei wäre darauf zu achten, dass im Bereich der Kreuzung Strüther Berg / Bayreuther Straße / nördliche Rügländer Straße / Weinberg West eine Sichtachse bis zum Anfang des Strüther Bergs von Bebauung und Bepflanzung frei gehalten würde, damit alle Verkehrsteilnehmer eine optimale Sicht hätten (s. Abbildung 9, schraffierte Fläche).

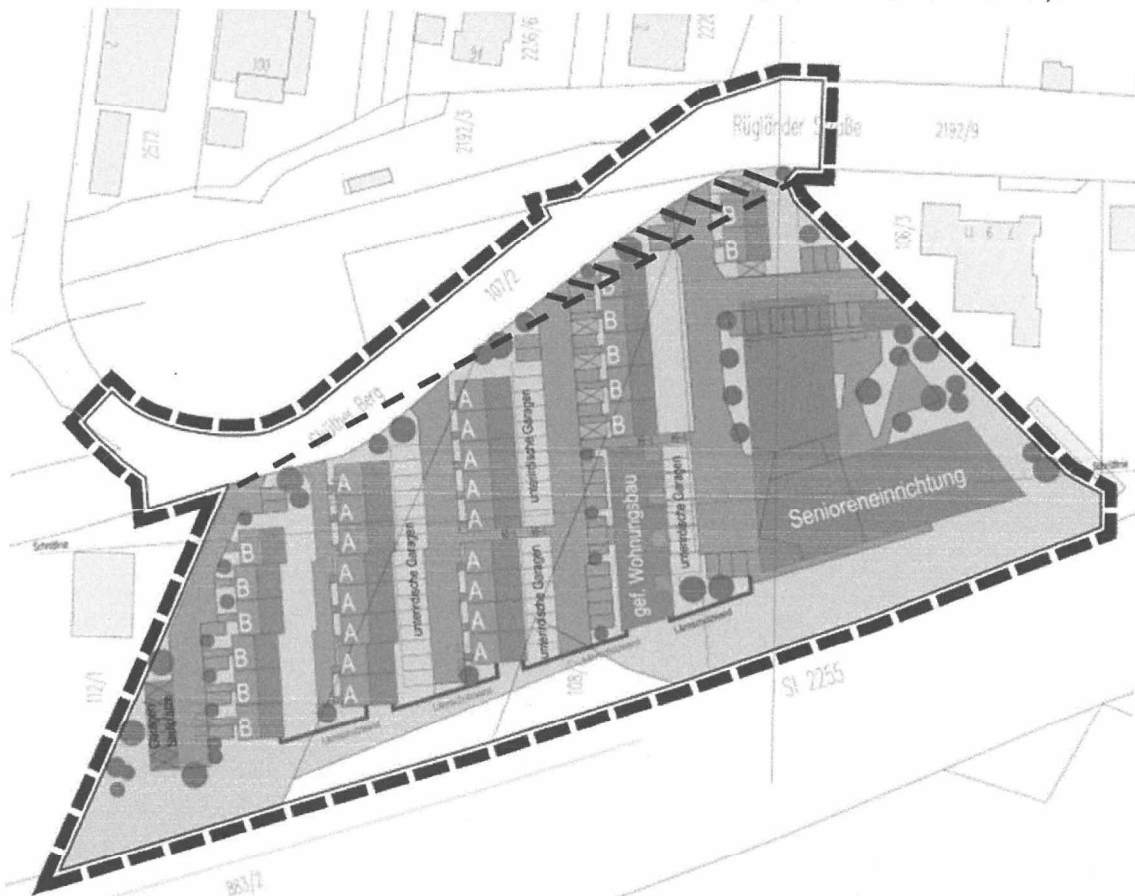


Abb. 9: Notwendige Sichtachs im Gebiet Weinberg West

c. Entsorgung

Laut Punkt 7.2 der Begründung des Bebauungsplans ist vorgesehen, dass an den Abfuhrtagen die Restmüllbehälter entlang der Straße „Strüther Berg“ auf dem öffentlichen Gehweg bereitzustellen sind. Wo der öffentliche Gehweg verlaufen würde ist im Bebauungsplan nicht erkennbar. Auf diesem Plan führt die Wohnbebauung bis unmittelbar an die Straße Strüther Berg.

Die Restmüllbehälter von 40 – 50 Haushalten zzgl. der Senioreneinrichtung sollen auf einen Gehweg von ca. 130 Meter Länge gestellt werden. Die Leerung dieser Restmüllbehälter würde eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen (s. die Ausführungen in Punkt 5.a). Die Entsorgungsfahrzeuge müssten auf der westlichen Seite des Strüther Bergs mit Fahrtrichtung Weinbergschul-Kreuzung stehen bleiben. Sie würden dabei nicht nur ein großes Verkehrshindernis darstellen, sondern auch den Verkehrsteilnehmern, die aus Richtung Oberer Weinberg oder der Weinbergschul-Kreuzung kämen, die Sicht nehmen. Die Mitarbeiter der Müllentsorgung wären in permanenter Lebensgefahr.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre eine Zusammenfassung der Entsorgungsbehälter an einem oder mehreren Plätzen innerhalb des Wohngebiets Weinberg West dringend geboten. Auf der gesamten Länge des Wohngebiets Weinberg West entlang des Strüther Bergs sollte ein absolutes Halteverbot gelten.

d. Fußläufige Erreichbarkeit

Aus der Begründung zum Bebauungsplan ist nicht erkennbar, wie der Fußgängerverkehr, der von Weinberg West ausginge, sicher in die Bayreuther Straße sowie über die nördliche Rügländer Straße zur Weinbergschul-Kreuzung geführt werden soll, insbesondere betreffend (Schul-)Kinder.

In der nördlichen Rügländer Straße wäre mit einem um 52,6% erhöhten PKW-Aufkommen zu rechnen. Der Fußweg auf der Ostseite dieser Straße ist nur provisorisch gesichert. Auf der Westseite der Rügländer Straße ist ein Gehweg schwer realisierbar.

In Punkt 5.11 der Begründung zum Bebauungsplan heißt es:

„Da in geringer Entfernung bereits Kinderspielplätze vorhanden sind (u.a. Bayreuther Str., Weinberg-Plateau) und die Privatgärten zusätzlich Spielmöglichkeiten für Kinder bieten, sind im Gebiet keine Kinderspielplätze vorgesehen.“

Da kein Kinderspielplatz innerhalb des Wohngebiets vorgesehen ist müssten Kinder regelmäßig die Straße Strüther Berg überqueren, um zu Spielplätzen zu kommen. Der Spielplatz auf dem Weinberg-Plateau ist fußläufig ca. 10 Minuten entfernt, der Weg dorthin führt steil bergauf. Eine Nutzung dieses Spielplatzes durch Kinder aus dem Wohngebiet Weinberg West ist nicht realistisch.

Der Spielplatz in der Bayreuther Straße befindet sich lediglich ca. 250 Meter entfernt, er wäre somit theoretisch gut nutzbar. Es wäre zu erwarten, dass viele Kinder die Straße Strüther Berg an der Stelle überqueren, wo sie die kürzeste Entfernung zur Bayreuther Straße haben. Diese Stelle ist in Abbildung 10 rot markiert.

An dieser Stelle ist jedoch die Sicht nach links durch die im Bebauungsplan vorgesehene Bebauung stark eingeschränkt, evtl. auch durch Bäume und Sträucher. Diese Querung wäre daher nicht verkehrssicher, insbesondere nicht für Kinder.

Im Interesse der Sicherheit der im Wohngebiet Weinberg West wohnenden Kinder sollte innerhalb des Wohngebiets ein Kinderspielplatz vorgesehen werden. Bei einem so großen Wohngebiet, das insbesondere für Familien mit Kindern gedacht ist, sollte dies eine Selbstverständlichkeit sein.

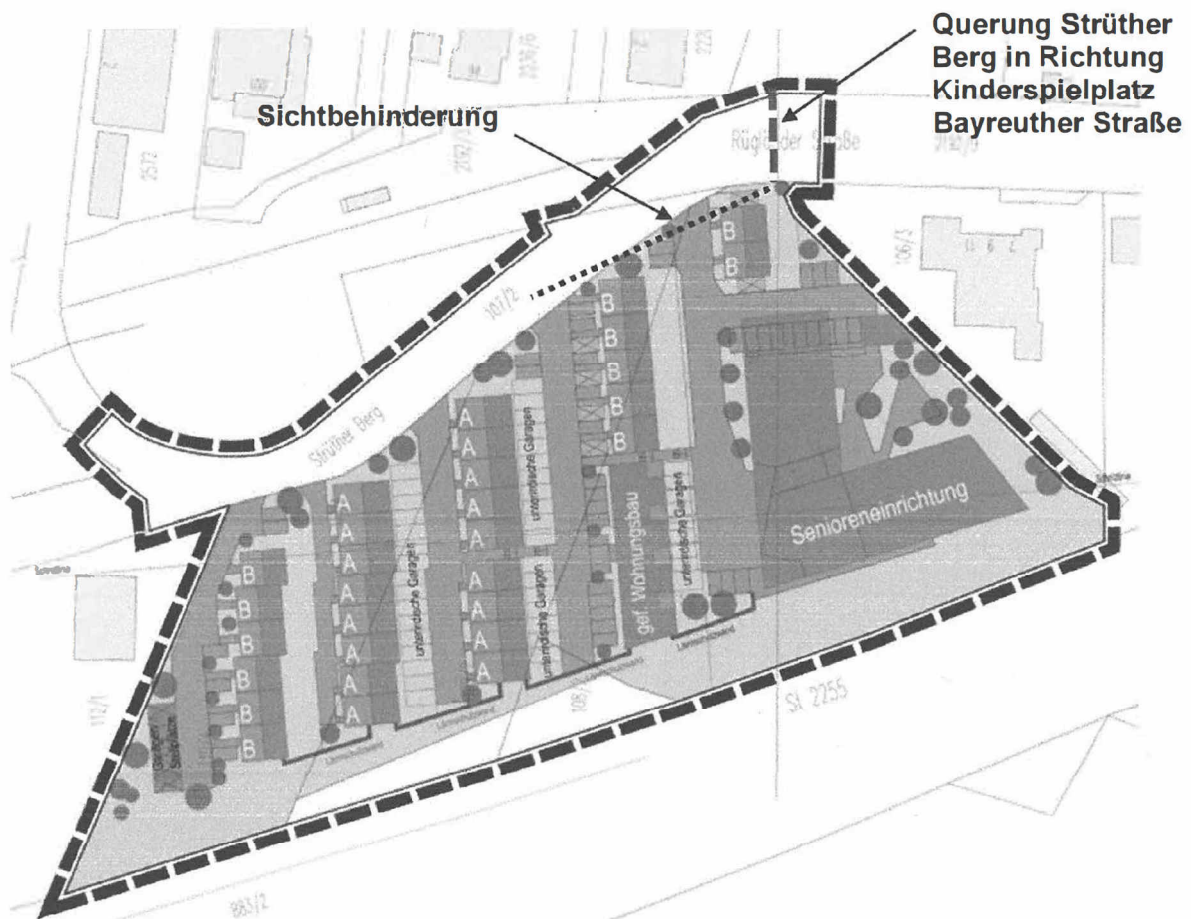


Abb. 10: Querung Strüther Berg mit Sichtbehinderung

6. Fazit

Zusammengefasst ergibt sich, dass der Bebauungsplan Weinberg West in der vorliegenden Form

- auf nicht belegten Annahmen zur Verkehrsentwicklung beruht,
- den Bau eines Kreisverkehrs an der Weinbergschul-Kreuzung verhindern würde,
- die Stadt Ansbach der verkehrsplanerischen Möglichkeit berauben würde, die Verkehrsströme im Rügländer Viertel zu steuern,
- baurechtlich fragwürdig und
- nicht verkehrssicher wäre.