

## I. Vorlage

<b>Beratungsfolge - Gremium</b> Bau- und Werkausschuss	<b>Termin</b> 07.10.2015	<b>Status</b> öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

### Ausbau des Friedhofweges zwischen Kapellenstraße und Wiesengrund

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**Anlagen:**

Lageplan

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

Der Lageplan – V24 Kapellenstraße / Friedhofweg – Neubau Feuerwache und Dreifachturnhalle – SpA Nr. 04890285 von August 2015 / Oktober 2015 wird als Vorplanung beschlossen

**Sachverhalt:**

Durch den Neubau der Feuerwehr an der Kapellenstraße auf dem ehemaligen Sportgelände des MTV Fürth und den Neubau der Dreifachturnhalle muss auch der Friedhofweg erneuert werden.

Insbesondere die Ausfahrt der Feuerwehr zur Kapellenstraße im Einsatzfall muss gewährleistet werden. Dazu sind umfangreiche Änderungen im Einfahrtsbereich erforderlich.



Systemskizze der Feuerwehrausfahrt (Quelle ABK)

Ausfahrten Feuerwehr:

Die Hauptalarmausfahrt (Toranlage 1) der Feuerwehr erfolgt parallel zum Friedhofweg und zur Ausfahrspur des Friedhofweges.

Die Notausfahrt 1 der Feuerwehr (Toranlage 2) erfolgt über den geplanten Weg vor der Dreifachturnhalle zur Kapellenstraße. Der Bordstein dort ist bereits abgesenkt. Die Toranlage ist nur nachrichtlich dargestellt.

Die Einfahrt und die Notausfahrt 2 der Feuerwehr erfolgt über die Toranlage 3, auch diese Darstellung ist nur nachrichtlich.

Friedhofweg:

Der Friedhofweg wird bis Zu- und Ausfahrt Parkplatz, Hackschnitzelanlage und Zufahrt Feuerwehr vom motorisierten Verkehr (Feuerwehr, Sportanlage) befahren. Im Bereich der Skateranlage, Richtung Mehrgenerationenspielfeld und Friedhof findet viel Freizeitverkehr zu Fuß und mit dem Rad statt. Das Senkrechtparken entlang des Friedhofweges entfällt aus Platz- und Sicherheitsgründen. Nördlich der Wendekurve wird der Friedhofweg zu einem reinen Geh- und Radweg (Absperrung mittels Pfosten), ausgenommen Fahrzeuge der Feuerwehr (Zweite Notausfahrt) und des Grünflächenamtes. Die Anwohnerinnen und Besucherinnen der Altstadt können den neuen Parkplatz an der Turnhalle mitbenutzen (ca. 70 Stellplätze). Hierfür sollte rechtzeitig eine entsprechende Regelung und Bewirtschaftungsform (Gebühren, Anwohnerparkregelung etc.) entwickelt werden.

Zur Kapellenstraße sind drei Spuren erforderlich: Einfahrt, Ausfahrt und separate Feuerwehrausfahrt im Alarmfall. Die Einfahrspur wird auf 6,55 m verbreitert. Eine größere Abrundung im Einfahrtbereich zu Lasten des Gehweges scheidet aus, da ansonsten in die Konstruktion der Unterführung eingegriffen werden müsste. In der Kapellenstraße wird auf die Sperrfläche in der Mitte verzichtet, um den Fahrzeugen eine bessere Möglichkeit zum Ausholen zu ermöglichen (Verschwenken der Fahrspuren). Trotz dieses Verschwenks der Fahrspuren können Fahrzeuge mit einer Länge  $\geq 10,00$  m aus östlicher Richtung nicht einbiegen und müssen an der Hochstraße wenden. Dies muss entsprechend beschildert werden.

Der in der ersten Instruktion dargestellte barrierefreie Umbau der bestehenden Rampe (nicht barrierefrei, aber durch Radfahrer und mit Kinderwagen nutzbar) muss aus Konstruktions- und Kostengründen entfallen. Ein barrierefreier Zugang ist über den neuen Weg vor dem Julius-Hirsch-Sportzentrum möglich.

Die Zufahrt zum und vom TÜV-Gelände muss geändert werden, hier ist Grunderwerb erforderlich. Der Ersatz der Hinweistafel TÜV und der vom GrfA gewünschte Ersatz des entfallenen Baumes auf TÜV-Gelände sind in der Planung blau dargestellt. Die Zufahrt zum TÜV, Schützenhaus und die rückwärtige Ausfahrt von der Feuerwehr werden gegenüber der ursprünglichen Lage nach Norden verlegt, auf der Südseite sind Parkflächen möglich. Dieser Weg ist nach Ausbau öffentlich zu widmen.

Vor der Toranlage 3 der Feuerwehr und der Heizungszentrale ist eine für große Reisebusse ausreichende Wendekurve geplant. Diese greift in das bestehende Gelände der Bezirkssportanlage ein. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Grundstücksverhältnisse den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen und die neu hinzugekommenen Verkehrsflächen entsprechend öffentlich zu widmen.

Die Möglichkeiten für Vorrangschaltungen an den Lichtsignalanlagen für die Ausfallrouten der Feuerwehr werden unabhängig davon derzeit von den beteiligten Dienststellen untersucht.

Im Februar 2015 wurden zwei Varianten instruiert. Auf Grund der Instruktionsergebnisse wurde die Planung überarbeitet und die geänderte Planung im August 2015 erneut instruiert.

Eine gekürzte Zusammenfassung der Instruktionsergebnisse ist nachfolgend aufgeführt, insbesondere soweit sie nicht bereits in der überarbeiteten Planung berücksichtigt wurden:

**Amt für Brand- und Katastrophenschutz (ABK):**

Ausfahrt Toranlage 4: Es wird gebeten, die Schleppkurven der neuen Planung anzupassen und zu überprüfen, ob ein ungehindertes Ausfahren möglich ist.

*Die Schleppkurven wurden entsprechend den Angaben ABK angepasst und überprüft.*

Notausfahrt 2: Der Hinweis des Grünflächenamtes zum Lichttraumprofil von 4,50 m wird für

notwendig erachtet. Statt Schotterrasen sind im Kurvenbereich Rasengittersteine vorzusehen (Befahrbarkeit auch bei länger anhaltendem Regen). Im Bereich „ELAN“ sollte über das Anbringen weiterer Sperrpfosten nachgedacht werden. Bei Veranstaltungen z.B. Kirchweih werden die Sperrpfosten meist entfernt und damit geöffnet für „Wildparker“, die die Notausfahrt unpassierbar machen.

Nachtrag:

Aus Sicht ABK sollte entlang des Verwaltungsgebäudes und im Bereich des Haupteingangs auf Baumpflanzung (5 Bäume) verzichtet werden. Feu empfiehlt niedrigen, pflegeleichten Bewuchs wie Hecken oder Büsche.

Der Baum auf der Insel am Tor 1 sollte ebenfalls entfallen. Es handelt sich um die Hauptausfahrt, hierbei ist, bedingt durch die Sitzhöhe des LKW-Fahrers, auf freies Sichtfeld zu achten. Auch bei geschalteten Leuchtsignalanlagen ist ein Kontrollblick erforderlich.

*Der Baum kann entfallen.*

Wendehammer / Notausfahrt:

Die geteilte Verkehrsinsel sollte überfahrbar ausgeführt sein und auf Bepflanzung verzichtet werden. Da Anlieferverkehr am Blockkraftwerk und der zusätzliche Busparkplatz zu Behinderungen führen können ist von einer Bepflanzung abzusehen.

Der Standort des Baumes im Bereich Tor 3 im Feuerwehrgelände, ist aufgrund der noch laufenden Außenanlagenplanung der Feuerwache und der damit noch unklaren Position des Tores, der Öffnungsrichtung und der noch fehlenden Parkplätze, KPLAN zu überlassen.

*Darstellungen für die neue Feuerwehr einschl. Bäume, Zäune und genauer Lage der Tore erfolgen nur nachrichtlich.*

**Arbeitsgruppe Radverkehr Fürth (AGFF):**

Um dem kreuzenden PKW-Verkehr den bevorrechtigten querenden Fußgänger- und Radverkehr zu signalisieren, sollte der Fuß – und Radweg nicht abgesenkt werden, der Pkw-Verkehr muss dadurch eine „Erhöhung“ überfahren und wird somit zusätzlich baulich auf den bevorrechtigten querenden Fuß- und Radverkehr aufmerksam gemacht und gebremst.

Die Absperrpfosten sollten entfallen oder so angebracht sein, dass auch Fahrräder mit Anhänger gut durchgeschleust werden. Die Pfosten sind zudem durch Bodenmarkierungen (schraffierte „Warn“- bzw. „Aufmerksamkeits“-Flächen) vor und nach den Pfosten für Radfahrer deutlich erkennbar zu gestalten.

Im Bereich des Julius-Hirsch-Sportzentrum und der Feuerwache sind ausreichend Fahrradständer vorzusehen. Diese müssen den Anforderungen des ADFC entsprechen, siehe hierzu auch den Grundsatzbeschluss des Bauausschusses:

*Fahrradständer gem. Zertifizierung sind in ausreichender Zahl schon immer in den Außenanlagen des Sportplatzes vorgesehen und in der Entwurfsplanung zum Friedhofsweg bereits nachrichtlich dargestellt.*

**Gebäudewirtschaft Fürth / Neubau und Gebäudeunterhalt (GWF/NG):**

In der vorangegangenen Planung gab es einen zurückversetzten Haltebalken für den auf die Kapellenstraße ausfahrenden Verkehr. Würde dieser nicht die Gesamtsituation verbessern?

*Ein zurückgesetzter Haltebalken verschlechtert wegen der längeren Räumzeiten die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage, so dass nach derzeitigem Stand eine Rückversetzung des Haltebalkens nicht möglich ist.*

Bezüglich des Grunderwerbs TÜV muss im Interesse der beiden Projekte Dreifachturnhalle und Feuerwehr dringend Klarheit und eine Einigung über den Grunderwerb erreicht werden, ansonsten besteht v. a. für das Projekt Feuerwehr keine Planungssicherheit. Die beiden Ersatzstellplätze TÜV sollten vom TÜV Grundstück aus angefahren werden können.

*Derzeit laufen bereits Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem LA und dem TÜV.*

Die verschiedenen Kanäle (Regenwasser und Schmutzwasser) sollten unbedingt aus den Privatgrundstücken in den öffentlichen Bereich verlegt werden.

*Dieser Wunsch wird an StEF weitergegeben, wäre aber u. a wegen der Lage des Hauptsammlers h. E. nur sehr aufwändig zu verwirklichen.*

Die Lichtzeichenanlagen beim TÜV und bei den Schützen sollten aufgrund des geringfügigen Verkehrsaufkommens entfallen.

*Im Zuge der Vorplanung wurde die Anzahl der Signalgeber zur sicheren Seite hin geplant. Ob und wo eine Anpassung möglich ist, wird in den folgenden Planungsstufen in Zusammenarbeit mit den beteiligten Dienststellen noch geklärt werden.*

GWF benötigt so schnell wie möglich verbindliche Höhenangaben und Regelquerschnitte zur weiteren Planung.

**Grünflächenamt (GrfA):**

Dem Grünflächenamt wurden von GWF die Bauherrenleistungen für die Freianlagen an der neuen Sporthalle Kapellenstraße übertragen. Die Freianlagen sind im Bau. Die Straßenplanung greift in die bislang zum Sportzentrum gehörige Fläche ein. Im Zeitraum zwischen Fertigstellung der Außenanlagen und Fertigstellung des öffentlichen Straßenraumes wird in dem Seitenraum zwischen bestehender und neuer Gehweghinterkante nur eine provisorische Ausführung erfolgen können.

Im Freiflächengestaltungsplan zur Baugenehmigung des Sportzentrums war vorgesehen, die neuen Straßenbäume auf die Baumbilanz anzurechnen. Dies ist nun zeitlich nicht mehr möglich. Damit verschlechtert sich die Baumbilanz beim Bauvorhaben Sportzentrum und erhöht die festgesetzte Ablösezahlung.

Die zu erhaltenden Bäume sind vor Beginn des Baustellenbetriebs (gemäß RAS-LP 4) mit ortsfesten Schutzzäunen zu schützen.

Als Ersatz für die beiden wegfallenden Bäume östlich des TÜV sollte an der Einmündung des Friedhofswegs in die Kapellenstraße unbedingt wieder ein optisch prägnanter und von der Kapellenstraße sichtbarer Baumstandort geschaffen werden. Es wird um entsprechende Darstellung im Plan gebeten.

*Die Ersatzpflanzung auf TÜV-Gelände (Privatfläche) kann nur nachrichtlich im Plan dargestellt werden.*

Die dargestellte Straßenplanung greift in die die Außenflächen der Bezirkssportanlage ein. Neben der Notwendigkeit, die Einfriedung einschl. Pflegezufahrt neu zu konzipieren, liegen auch wichtige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung der Bezirkssportanlage künftig im öffentlichen Straßenraum, insbesondere der Wasserübergabeschacht mit Entlüftung für die automatische Beregnungsanlage. Die Kosten müssen in die Gesamtkosten der Straßenplanung übernommen werden. Die dargestellte Pflegezufahrt zur Bezirkssportanlage greift evtl. in den Baumbestand ein.

*Die Pflegezufahrt wird nur nachrichtlich dargestellt.*

Die Freiflächengestaltungsplanung für die neue Feuerwehr wurde dem GrfA erst vor kurzem übertragen.

*Darstellungen für die neue Feuerwehr einschl. Bäume, Zäune und genauer Lage der Tore erfolgen nur nachrichtlich.*

Hinweis: Das Lichtraumprofil für den Weg zwischen Skateranlage und Ludwigbrücke ist für eine evtl. Feuerwehr-Notausfahrt möglicherweise nicht gegeben. Bislang wurde das Lichtraumprofil nur für eine Nutzung als Geh- und Radweg hergestellt (2,50 m).

**infra fürth gmbh:**

Die vorhandenen Strom-, Gas- und Wasserleitungen sind den Plänen zu entnehmen. Es ist geplant die Stromversorgungsleitung im Bereich des Friedhofsweges auszutauschen. Die voraussichtlichen Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung belaufen sich auf ca. 29.000 €.

**Jugendamt:**

Gemessen an den Kriterien zur Kinderfreundlichkeit ergeben sich kein Einwände, da das bisherige Senkrechtparken entlang des Friedhofsweges entfällt. Die fußläufige Querung der Kapellenstraße kann wie bisher durch die Unterführung (durch Kinderwagen und Fahrrad nutzbar) erfolgen.

**Liegenschaftsamt (LA):**

Zwischenzeitlich erfolgten mehrere Abstimmungsgespräche zwischen Baureferat und TÜV. Ein

konkretes Angebot erfolgt, wenn die endgültige Ausbauplanung nebst technischen Details hier vorliegt.

Zufahrt Schützenhaus:

Das Grundstück Fl. Nr. 887/5 Gem. Fürth ist momentan nicht gewidmet. LA begrüßt die vorgesehene Widmung des Weges.

In beiden Fällen sollte die Höhenangleichung, falls noch nicht geschehen, unbedingt mit dem TÜV und dem Schützenhaus abgestimmt werden.

**Polizeiinspektion Fürth:**

o. E.

**Pfleger der Fuß- und Radwege Herr Riedel:**

Der gemeinsame Fuß- und Radweg sollte an der Ein- und Ausfahrt zum Sportzentrum rot eingefärbt werden. Um dem kreuzenden PKW-Verkehr den bevorrechtigten querenden Fußgänger- und Radverkehr zu signalisieren, sollte der Fuß- und Radweg nicht abgesenkt werden, der Pkw-Verkehr muss dadurch eine „Erhöhung“ überfahren und wird somit zusätzlich baulich auf den bevorrechtigten querenden Fuß- und Radverkehr aufmerksam gemacht.

*In der Ein- und Ausfahrten kann roter Plattenbelag verwendet werden ähnlich der Gestaltung der Parkplatzausfahrt Hallenbad.*

Der gemeinsame Fuß- und Radweg im Bereich der Wendekehre sollte in einem farblich anderen Belag ausgeführt werden, um die Bevorrechtigung von Fuß- und Radverkehr zusätzlich farblich zu verdeutlichen.

*Im Bereich der Wendekehre ist wegen der auftretenden Scherkräfte beim Befahren durch Schwerfahrzeuge rot eingefärbter Asphalt vorgesehen.*

Es sollten am Übergang Wendekehre/Friedhofweg nur maximal 2 statt 3 Absperrpfosten errichtet werden, diese sind zudem durch Bodenmarkierungen (schraffierte „Warn“- bzw. „Aufmerksamkeits“-Flächen) vor und nach den Pfosten für Radfahrer/innen deutlich erkennbar zu gestalten.

*Die Details werden im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.*

Eine Ausweisung mit Tempo 30 wird ausdrücklich unterstützt.

Es wäre zu prüfen, ob die Ein- und Ausfahrt zur Bezirkssportanlage direkt aus der Wendekehre heraus erfolgen könnte, so könnte vermieden werden, dass ein Teil des Fuß- und Radweges hierfür benötigt wird.

**Seniorenrat:**

Der Seniorenrat geht davon aus, dass die Rampe barrierefrei für Rollstuhlfahrer gebaut wird.

*Der barrierefreie Umbau der bestehenden Rampe (nicht barrierefrei, aber durch Radfahrer und mit Kinderwagen nutzbar) muss aus Konstruktions- und Kostengründen entfallen. Ein barrierefreier Zugang ist über den neuen Weg vor dem Julius-Hirsch-Sportzentrum möglich.*

**Stadtentwässerungsbetrieb (StEF):**

Die Stellungnahme wird nachgereicht und soweit erforderlich, im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt werden.

**Straßenverkehrsamt:**

die Verkehrserschließung der neuen Feuerwache ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde keineswegs optimal und beinhaltet erhebliche Kompromisse. Vor allem die Konzentration verschiedener Zuflussfaktoren im Bereich Hauptalarmausfahrt, Ausfahrt Technische Prüfstelle des TÜV Süd, Besucherparkplätze Feuerwache, Besucherparkplätze Schützenhaus und Zufahrt Friedhofweg führt zu einer Komplexität, die unseres Erachtens mit Alarmausfahrt einer Berufsfeuerwehr nicht in Einklang zu bringen ist. Dagegen ist die Situation für eine normale verkehrliche Nutzung akzeptierbar.

Zwei Punkte bitten wir zu berücksichtigen:

1. Stellplätze nördlich TÜV-Gebäude sind mit 4,30 m zu kurz. Gerade größere Fahrzeuge (Großraumlimousinen, Transporter) würden rückwärts über die Stellplätze hinausstehen.  
*Es wurde ein Zwischenstreifen von 0,50 cm eingefügt.*
2. Indirekte Zufahrt zum Friedhofweg aus östlicher Richtung für Fahrzeuge > 10 m mit einem Umweg von mehreren Kilometern über Würzburger und Hochstraße ist nicht

zeitgemäß. Verkehrsrechtlich wird keine ausreichende Beschränkungsmöglichkeit gesehen, Einfahrten in den Friedhofsweg von der östlichen Kapellenstraße aus zu verhindern. Großfahrzeuge werden versuchen, den Friedhofweg anzufahren und entsprechend in den linken Fahrstreifen der Kapellenstraße ausholen. Unter Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens stellt dies eine potenzielle Unfallgefahr dar.

*Eine andere Lösung mit Befahrbarkeit aus allen Richtungen würde seitens SpA ebenfalls deutlich bevorzugt, ist aber wegen der einzuhaltenden Randbedingungen (u.a. TÜV-Gelände, Erhalt der Unterführung) nicht machbar.*

**Tiefbauamt:**

Die Senkrechtparkplätze im Bereich des TÜV-Gebäudes sind mit einer Länge von 4,30 m zuzüglich 0,70 m Überhang für größere Fahrzeuge (Transporter o. Ä.) nicht ausreichend lang. Nachdem es sich bei der Straße zum Schützenhaus auch um eine Feuerwehrausfahrt handelt, sollten keine Fahrzeuge in die Fahrbahn hineinragen. Aus Sicht des Tiefbauamtes sind die Senkrechtparkstände um mind. 0,50 m zu verlängern, auch wenn die Richtlinien derzeit von einer Parkplatzlänge von gesamt 5,00 m ausgehen.

Anstelle der Bushaltestelle im Fahrbahnbereich kann eine Busbucht errichtet werden. Die Befahrbarkeit ist gegeben, auch wenn diese nicht vollständig den Regeln der RASt entspricht. Die vier geplanten Bäume entfallen, jedoch stellen begehbare Baumscheiben in unmittelbarer Nähe der barrierefreien Ein-/Ausstiegstelle ohnehin eine Gefahrenquelle dar. Die Baumscheiben werden im Winter äußerst glatt, so dass erhebliche Rutschgefahr besteht. Außerdem haben sich in der jüngsten Vergangenheit an mehreren Stellen im Stadtgebiet Probleme mit Verwerfungen durch Wurzeln im Bereich von Straßenbäumen ergeben. Durch Anlage der Busbucht (Anfahrt mit Schrittgeschwindigkeit) kann auf die Busparkfläche in der Wendekurve verzichtet werden, so dass die Wendekurve etwas reduziert geplant werden könnte.

Die Durchschneidung der Wendekurve mittels Geh- und Radweg wird auf Grund der sich ergebenden Konflikte (schnelle Radtrasse in Kombination mit Fußgängern und Fahrverkehr) kritisch gesehen. Eine Pflasterung im Wendebereich ist aufgrund der auftretenden Scherkräfte leider nicht möglich. Aus Sicht des Tiefbauamtes wäre die Errichtung einer Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich o. ä.) im Bereich der Wendekurve erforderlich. Die Anbindung des nördlichen Geh- und Radweges zwischen den beiden Sportanlagen könnte dann gefälliger erfolgen.

*Da eine Pflasterfläche im Bereich der Wendekurve vom TfA abgelehnt wird und die Ausführung in Asphalt erfolgt, ist die Unterscheidung zum verkehrsberuhigten Bereich nicht gegeben. Deshalb sollte die dargestellte Lösung gewählt werden. Für den Fuß- und Radweg kann roter Plattenbelag verwendet werden. Im Bereich der Wendekurve ist der Asphalt rot einzufärben.*

Der vorhandene Fuß- und Radweg nördlich der Sportanlage in Richtung Henri-Dunant-Straße ist für schwere Einsatzfahrzeuge nicht ausgebaut und derzeit auch nicht in bestem Zustand.

Ein geeigneter Standort für die TÜV-Werbetafel muss gefunden werden. Der Ausbaubereich ist über die Zufahrt zu den Parkplätzen des Schützenhauses auszudehnen (gesamte städtische Fläche).

Die Kostenschätzung für o. g. Baumaßnahme ergab eine Gesamtsumme von ca. 1.000.000,- € inkl. Beleuchtungskosten.

Folgende Kosten sind nicht enthalten:

- Grunderwerbskosten
- keinerlei Arbeiten auf dem TÜV-Gelände sowie Entschädigungszahlungen
- Kosten für das Feuerwehrprogramm der LSA

Anliegerbeiträge

Die geplante Zufahrtsstraße und auch die Straße Fl. Nr. 887/5 Gem. Fürth sind bisher als nicht erstmalig hergestellt geführt - und damit auch noch nicht abgerechnet. Für den Ausbau sind Erschließungsbeiträge (= 90 % der Gesamtkosten) zu erheben, die sich auf nur 4 Grundstücke (Stadt Fürth - Julius-Hirsch-Sportzentrum, Stadt Fürth - Feuerwehr, TÜV und Schützenverein) verteilen.

Grundsätzlich werden sowohl der TÜV als auch der Schützenverein mit nicht unerheblichen Erschließungsbeiträgen belastet. Dies sollte möglichst zeitnah kommuniziert werden.

**Telekommunikationsleitungen:**

Telekom wird das Fernmeldekabel verlegen. Kabel Deutschland benötigt zur Planung mind. 3 Monate Vorlaufzeit. Rechtzeitige Koordination ist erforderlich.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 1.000.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja €
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 30.09.2015

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

